

20050044

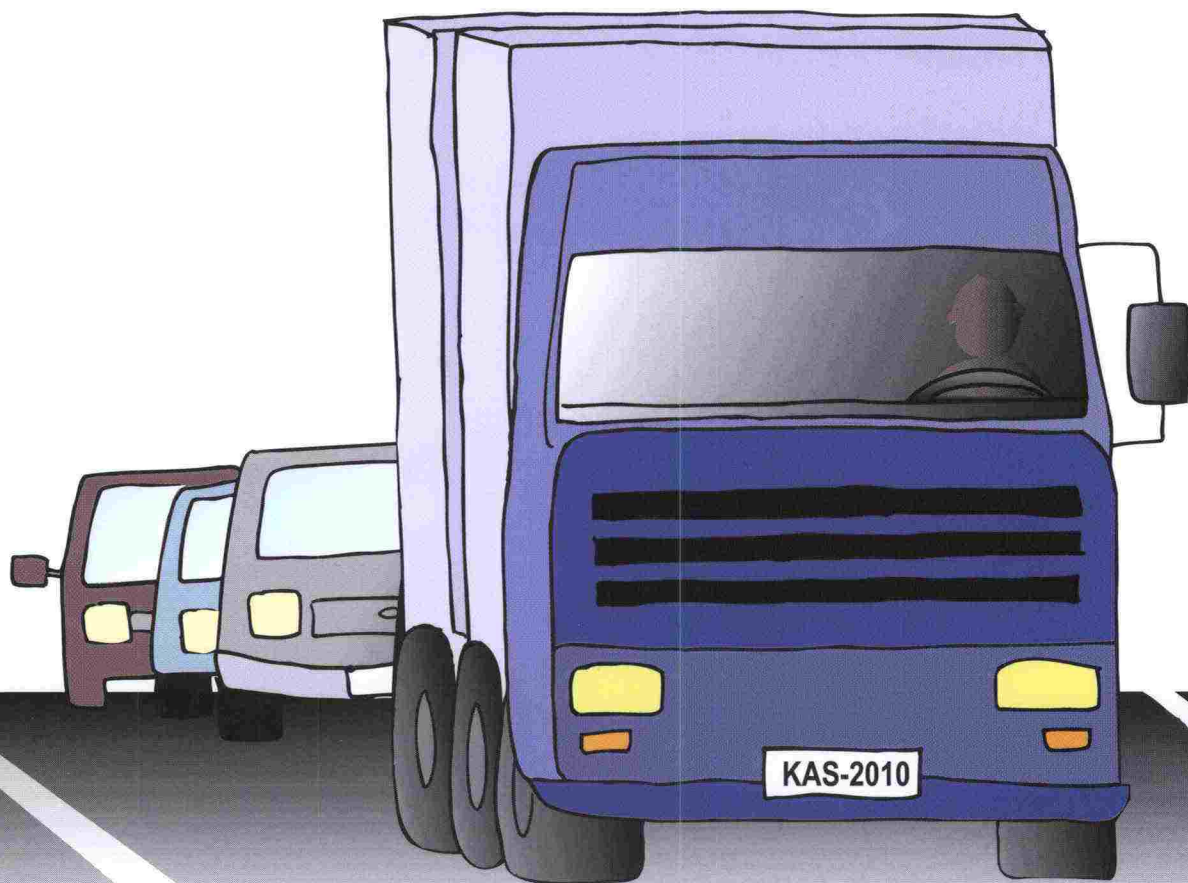


TIEHALLINTO

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Tienpidon toimintalinjat 2010

Kesäkuu 2002



08 TIEH / Kas

Tienpidon toimintalinjat 2010



Kuvitukset: Teija Orava

Painopaikka: Offsetpaino L. Tuovinen Ky, Kuopio 2002

ISBN 951-726-901-3
TIEH 1000046



Tiehallinto

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Kauppamiehenkatu 4

45100 Kouvola

Valtakunnallinen vaihdenumero 0204 2211

Telefaksi 0204 22 6215

kaakkois-suomen.tiepiiri@tiehallinto.fi

www.tiehallinto.fi/kaakkois-suomi

TIIVISTELMÄ

Tienpidon toimintalinjat 2010 on strateginen suunnitelma, jossa esitetään perustienpidolle tiepiirin pitkän aikavälin linjaukset ja painotukset (PTS). Suunnitelma toimii tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) sekä lyhyemmän aikavälin suunnittelun lähtökohtana ja tausta-aineistona.

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella asuu puoli miljoonaa ihmistä. Teollisuuden rakenteesta ja alueen sijainnista johtuen Kaakkois-Suomi on ollut väestöä menettävä alue. Alueen sisällä väestö muuttaa haja-asutusalueilta taajamiin. Vetovoimaisia alueita ovat Kouvolan, Kotkan, Mikkelin ja erityisesti Lappeenrannan seudut. Näillä alueilla liikenteen määrä kasvaa. Muuttotappioalueilla liikenteen kasvu on vähäistä, jopa vähentyvää.

Alueen liikenteessä, erityisesti Kymenlaaksossa, korostuu erittäin voimakkaasti tavarakuljetusten, satamien ja raja-asemien merkitys. Hyvät päätieyhteydet ovatkin teollisuuden elinehto ja yritykset arvostavat hyviä liikenneyhteyksiä.

Tieverkon laajuus Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella on varsin riittävä ja alueellinen kattavuus hyvä. Teiden kapasiteetissa ja teknisessä tasossa on kuitenkin merkittäviäkin puutteita.

Sujuvuuden kannalta ongelmallisia tieosuuksia on kaikkien kolmen maakunnan alueella. Useassa kohteessa myös liikenneturvallisuustilanne on erittäin huono.

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimpia alueita ovat Kouvolan ympäristö, Mikkelin kohta, valtatie 6 Lappeenrannan länsipuolelta Imatralle, valtatie 7 välillä Hamina – Vaalimaa, valtatie 15 liittymät Kotkassa sekä Siltakylä valtatiellä 7 ja Nuutilanmäki - Hatsola osuus valtatiellä 5. Tilanne on edelleen heikkenemässä, sillä henkilöautoliikenteen arvioidaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 20 %. Tavaraliikenteen kasvun arvioidaan olevan peräti noin 40 %, mikä entisestään korostaa Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen erityispiirteitä.

Tieliikenne on merkittävä ympäristömelun aiheuttaja. Tiepiirin alueella onkin viime vuosina rakennettu meluesteitä useissa kohteissa. Ilman laatu on melko hyvä ja epäpuhtauspitoisuudet ovat varsin alhaisia. Tiesuola vaikuttaa merkittävästi pohjavesialueiden laatuun. Myös vaarallisten aineiden kuljetukset ovat riski pohjavesille.

Tiepiirin perustienpidon vuosirahoitus väheni koko 1990-luvun lopun. Liki 70 milj. euron (420 Mmk) vuosirahoituksesta tultiin vuosituhatlukuun alun 55- 60 milj. euron (330 Mmk - 360 Mmk) tasolle. Rahoituksen kasvu ei ole todennäköistä lähitulevaisuudessa. Lisäksi kustannustason nousu pienentää rahalla saatavien tuotteiden määrää.

Tienpitoon valmistui vuonna 2000 valtakunnallinen PTS -suunnitelma (Tienpidon linjaukset 2015), jossa asetettiin tienpidon keskeiset linjaukset. Suunnitelma tehtiin sen hetken realistiseen rahoitustasoon. Suunnitelman teon jälkeen tienpidon rahallinen liikkumavara on kustannusnousun ja rahoituksen supistumisen johdosta edelleen selkeästi kaventunut.

Päätieverkon kehittämisen painotus ja isojen kehittämishankkeiden ohjelmointi ratkaistaan pitkälti valtakunnantasolla liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon keskushallinnon ja eduskunnan päätöksillä. Tiepiiri- ja maakuntatasolla voidaan tieverkon kehittämiseen vaikuttaa lähinnä painottamalla halutulla tavalla perustienpidon toimenpideohjelmia ja tuotteita. Perustienpidonkin rahoituksen suuntaaminen on vain osin tiepiiriin tehtävissä. Tiepiirin on toiminnassaan otettava huomioon valtakunnalliset tavoitteet tiestön hoidolle, ylläpidolle, ympäristölle, liikenneturvallisuudelle, jne.

Edellisessä Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon suunnitelmassa (Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämissuunnitelma 2005 vuodelta 1996) tarkasteltiin kolmea erilaista painotusvaihtoehtoa ohjelmiin sisältyvien liikenneympäristön parantamishankkeiden valinnalle.

Tämän Kaakkois-Suomen tiepiirin ”Tienpidon toimintalinjat 2010” –työn yhteydessä käydyissä maakuntaliittojen seminaarineuvottelussa todettiin, että koska tienpidon rahallinen liikkumavara on kustannusnousun ja rahoituksen supistumisen johdosta edelleen selkeästi kaventunut, ei realistista mahdollisuutta erilaisiin maakunnallisiin painotuksiin ole. Keskeistä on Tiehallinnon linjausten mukaisesti turvata tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus ja kunto sekä varmistaa suotuisa liikenneturvallisuuskehitys. Myös yhteisiä ponnistuksia lisäresurssien saamiseksi, uusien rahoitusmahdollisuuksien kehittämistä ja eri liikennemuotojen välisen yhteistyön tehostamista pidettiin tärkeänä.

Vallitsevien realiteettien ja työn aikana käytyjen keskustelujen perusteella päädyttiin valmistelutyössä siihen, että Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon toimintalinjojen peruslähtökohtana seuraavalla 10 -vuotiskaudella on valtakunnallisten tienpidon linjausten mukaisesti:

Tieverkon hoito pidetään nykytasolla pienin täsmähoitolisäyksin ja panostusta lisätään ylläpitoon tieverkon (tiet ja sillat) kunnon säilyttämiseksi. Erityisen korkealla kaikessa toiminnassa on liikenneturvallisuus.

Oletuksena on myös, että perustienpidon rahoitustaso ei nouse, vaan rahoitus pysyy noin 55 - 60 milj. euron (n. 330 - 360 Mmk:n) vuotuisella tasolla.

Valittu toimintalinja hoidettavissa laajennusinvestointeja karsimalla.

Valittu toimintalinja merkitsee, että hoidon taso pysyy pääosin nykyisellään ja tieverkon ja siltojen kunnon heikkeneminen pysäytetään. Investoinneista vain akuuteimmat voidaan hoitaa. Näin ollen alueen odotuksiin pystytään vastaamaan investointien osalta vain pieneltä osin.

Vaikka liikenneturvallisuus on korkealla prioriteetissa, ei valtakunnallisia tavoitteita kyetä tukemaan riittävästi. Liikenneturvallisuutta joudutaan hoitamaan pienin toimenpitein ja nopeusrajoituksia alentamalla, mikä edellyttää muutoksia valtakunnalliseen nopeusrajoituspolitiikkaan.

Liikenteen sujuvuustavoitteita ei saavuteta ja ongelmat alkavat kasaantua. Liikenteen ympäristöhaitoista hoidetaan vain kaikkein tärkeimmät pohjavesisuojaukset ja akuuteimmat meluongelmat.

Esipuhe

Kaakkois-Suomen tiepiirin ”Tienpidon toimintalinjat 2010” on strateginen suunnitelma, jossa esitetään perustienpidon pitkän aikavälin linjaukset ja painotukset (PTS). Suunnitelma toimii tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) sekä lyhyemmän aikavälin suunnittelun lähtökohtana ja tausta-aineistona.

Suunnitelman alkuun on koottu ajankohtaista tietoa alueen toimintaympäristöstä, valtakunnallisista tienpidon tavoitteista sekä tiepiirin toiminnan nykytilasta. Varsinainen ehdotus Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon toimintalinjoiksi 2010 sisältää tuoteryhmittäisen ehdotuksen siitä, miten tienpitoa seuraavalla 10 -vuotiskaudella hoidetaan ja mitkä ovat valittujen linjausten vaikutukset. Suunnitelma on laadittu nykyiseen rahoitustasoon, eli oletuksena on, että perustienpidon rahoitus ei suunnitelma-kaudella juurikaan muutu.

Työn tekemiseen ovat Kaakkois-Suomen tiepiirissä osallistuneet tiepiirin johdon ohella kaikkien tuoteryhmien vastuuhenkilöt. Käytännön työstä tiepiirissä ovat vastanneet suunnittelupäällikkö Antti Rinta-Porkkunen ja liikenneasiantuntija Kari Halme. Konsulttina työssä on toiminut DI Markku Hulkkonen LT-Kuopio Oy:stä.

Työn aikana pidetyissä seminaarineuvotteluissa on kuultu alueen kaikkien kolmen maakuntaliiton edustajien toiveita ja ajatuksia tienpidosta.

Kouvolassa kesäkuussa 2002

Tiehallinto
Kaakkois-Suomen tiepiiri

TIENPIDON TOIMINTALINJAT 2010

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO	9
2. NYKYTILA	9
2.1 Toimintaympäristö	9
2.2 Valtakunnallisia tienpidon tavoitteita	10
2.3 Tiestö	11
2.4 Liikenne	12
2.5 Liikenneturvallisuus	13
2.6 Ympäristö	14
2.7 Hoito ja ylläpito	15
2.8 Korvausinvestoinnit	16
2.9 Perustienpidon investoinnit	16
2.10 Tieverkon kehittämis- ja kokonaisrahoitushankkeet	16
2.11 Liikenteen palvelut	16
3. MAHDOLLISISTA TIENPIDON PAINOTUKSISTA JA MAAKUNNALLISISTA ODOTUKSISTA	17
4. EHDOTUS KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN TIENPIDON TOIMINTALINJOIKSI 2010	18
4.1 Tienpidon tavoitteet	18
4.2 Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2010	19
4.3 Yhteenveto	24
5. TIENPIDON SUUNNITELMASTA ANNETUT LAUSUNNOT, NIIDEN SISÄLTÖ JA VAIKUTUKSET	25

1. JOHDANTO

Tienpidon toimintalinjat 2010 on strateginen suunnitelma, jossa esitetään perustienpidolle tiepiirin pitkän aikavälin linjaukset ja painotukset (PTS). Suunnitelma toimii tiepiirin toiminta- ja talous-suunnitelman (TTS) sekä lyhyemmän aikavälin suunnittelun lähtökohtana ja tausta-aineistona.

Suunnitelman laadintaprosessiin liittyviä tavoitteita ovat mm:

- kaikkien tienpidon tuotteiden ja palveluiden yhteensovittaminen
- realistinen toimintalinjojen ja rahoituksen yhteensovittaminen
- valtakunnallisen liikenne- ja tiepolitiikan ja liikenneverkon kehittämistavoitteiden sekä
- alueellisten tarpeiden ja toiveiden huomioiminen.

Muutokset tienpidon rahoituksessa ovat viime vuosina olleet rajuja ja tavoitteita on jouduttu tarkistamaan useaan otteeseen. Vain pieni osa tieverkon kehittämistarpeista ja -tavoitteista kytetään hoitamaan nykyisillä voimavaroilla. Realistisia mahdollisuuksia esimerkiksi erilaisiin maakunnallisiin tienpidon vaihtoehtoihin ja painotuksiin ei ole. Keskeistä on turvata tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus ja kunto sekä varmistaa suotuista liikenneturvallisuuskehitys.

2. NYKYTILA

2.1 Toimintaympäristö

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen muodostavat Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon maakunnat. Alue on suurteollisuuden, matkailun ja rajaliikenteen aluetta.

Aiemmin valtakunnan raja oli kehittämistä rajoittava tekijä. Nyt Suomen kuuluminen Euroopan Unioniin ja Venäjän siirtyminen markkinatalouteen sekä rajan avautuminen ovat tuoneet alueelle välittäjän roolin. Ulottuvilla on Pietarin alueen suuret väestökeskittymät ja lupaava kysyntäpotentiaali. Merkittävät liikenneyhteydet EU:sta Venäjälle kulkevat alueen kautta. Tieliikenteessä tämä näkyy sekä lisääntyneenä liikenteenä, lisääntyneinä ongelmoina että paineissa investointien kohdentumiseen.

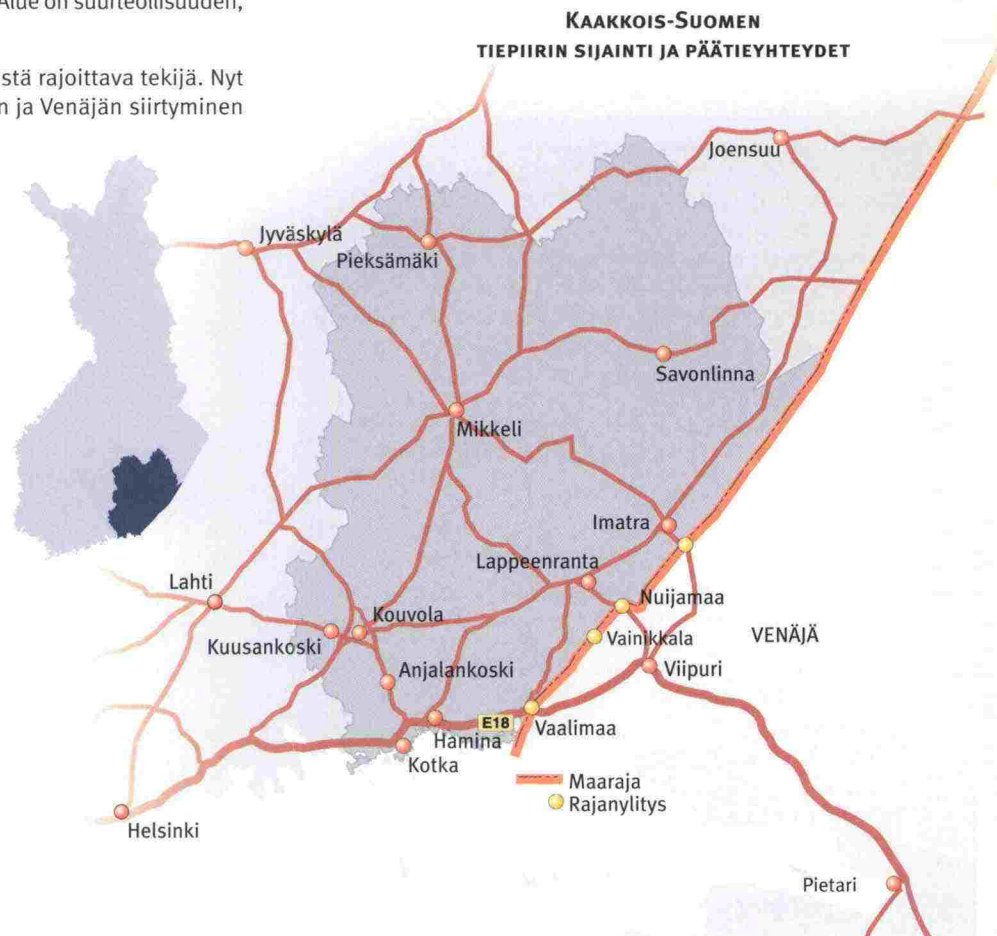
Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella asuu puoli miljoonaa ihmistä. Teollisuuden rakenteesta ja alueen sijainnista johtuen Kaakkois-Suomi on ollut väestöstä menettävä alue. Alueen sisällä väestö muuttaa haja-asutusalueilta taajamiin. Vetovoimaisia alueita ovat Kouvolan, Kotkan, Mikkelin ja erityisesti Lappeenrannan seudut. Näillä alueilla liikenteen määrä kasvaa. Muuttotappioalueilla liikenteen kasvu on vähäistä, jopa vähentyvää.

Väestön keskittyessä kasvukeskuksiin on Kaakkois-Suomessakin syntynyt sosiaalisen ja alueellisen tasa-arvon ongelma, miten tienpidon peruspalvelutaso voidaan taata myös harvaan asutuilla alueilla? Ongelma näkyy tiepiirin alueella selvimmin alempiasteisen tieverkon kunnan huononemisenä, millä on vaikutusta jopa päivittäiseen liikennöitävyyteen ja saavutettavuuteen. Maakunnittain tarkasteltuna ongelma on suurin harvaanasutussa Etelä-Savossa.

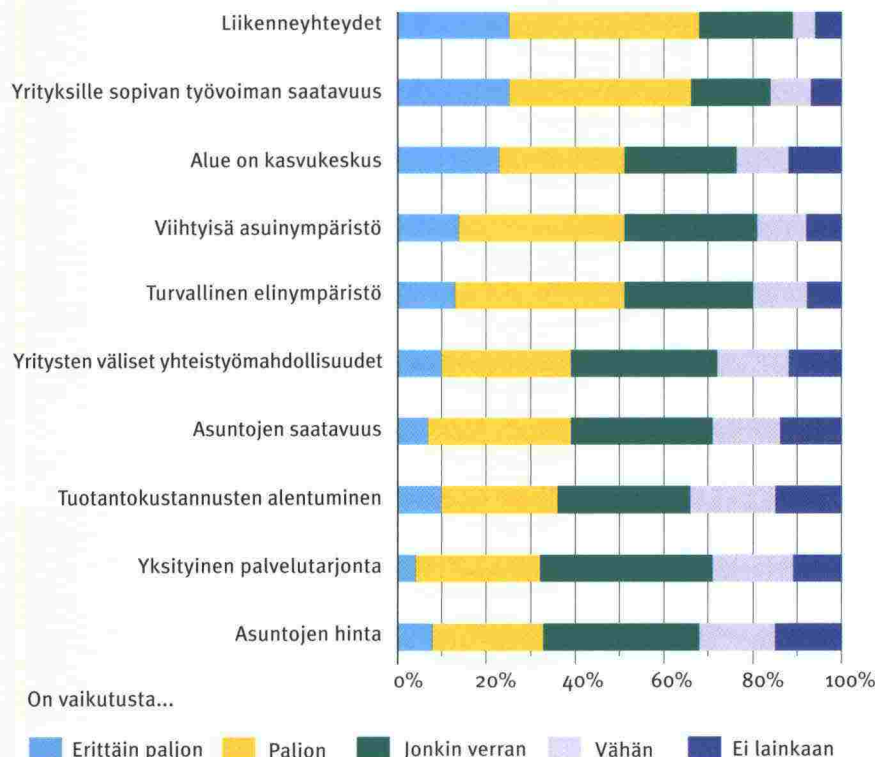
Alemman tieverkon toimivuutta edellyttävät vakituisten ja kesäasukkaiden lisäksi erityisesti puunjalostusteollisuus ja maatalouden kuljetusherät sivuelinkeinot. Teollisuudelle on tärkeää, että puu saadaan oikea-aikaisesti ja kilpailukykyisesti metsästä tehtaalle ympäri vuoden.

Alueen liikenteessä, erityisesti Kymenlaaksossa, korostuu erittäin voimakkaasti tavarakuljetusten, satamien ja raja-asemien merkitys. Hyvät päätieyhteydet ovatkin teollisuuden elinehto ja yritykset arvostavat hyviä liikenneyhteyksiä. Keskuskauppakamarin tutkimuksen mukaan liikenneyhteydet ovat tärkein yritysten sijaintipäätökseen vaikuttava tekijä.

Hallituksen vuonna 2000 tekemän päätöksen mukaan aluepolitiikan toimenpiteitä suunnataan jatkossa entistä voimakkaammin alueiden kehityspotentiaalain vahvistamiseen ja hyödyntämiseen eikä vain alueiden ongelmien hoitamiseen. Tavoitteena on kaikki maakunnat kattavan aluekeskusten verkoston ja tasapainoisen aluerakenteen kehittäminen. Aluepolitiikan voimavaroja, mukaan lukien infrastruktuuri-investoinnit, kohdennetaan jatkossa tämän verkoston vahvistamiseen. Avainasemassa Kaakkois-Suomessa ovat puunjalostusteollisuus, raja-alueen tarjoamat mahdollisuudet sekä matkailu.



YRITYKSEN SIJAINTPAIKKAPÄÄTÖKSEEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT



Tienpidon toimintalinjat -suunnitelman valmistumisen jälkeen tienpidon rahallinen liikkumavara on kustannusnousun ja rahoituksen supistumisen jälkeen entisestään kaventunut. Suunnitelman mukaan alentuneessa rahoitustilanteessa tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus, kunto ja liikenneturvallisuus varmistetaan. Supistukset kohdistetaan erityisesti liikenteen sujuvuutta parantaviin laajennus- ja uusinvestointeihin.

TIEHALLINNON YMPÄRISTÖOHJELMA 2001 - 2005

Tiehallinnon ympäristöohjelmassa 2001 – 2005 asetetut ympäristötavoitteet ja niiden toteuttamisen keinot ohjaavat osaltaan tiepiirin toimintaa ympäristöasioissa. Tavoitteena on liikennejärjestelmä, joka edistää toimivia matka- ja kuljetusketjuja sekä tukee kestävän ja tasapainoisen alue- ja yhdyskuntarakenteen muodostamista. Yhteistyössä viranomaisten, kuntien ja asukkaiden kanssa vähennetään nykyisen tien- tön, tieliikenteen ja tienpidon ympäristö- haittoja.

2.2 Valtakunnallisia tienpidon tavoitteita

Tienpidon tavoitteiden perustan muodostavat liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemät koko liikennejärjestelmää koskevat yleistavoitteet (Liikenteen toimintalinjat 2020). Tiehallinto on määrittäessään tienpidon tavoitteita tulkinnut paitsi näitä yhteiskunnan asettamia tavoitteita myös toimintaympäristön muutoksia sekä yhteistyötahojen ja käyttäjien odotuksia. Näin muodostetut valtakunnalliset tienpidon tavoitteet ohjaavat toimintaa koko maassa ja asettavat reunaehdoja alueelliseen tiepiirikohtaiseen toimintaan. Koska olosuhteet ja tarpeet ovat maan eri osissa hyvin erilaiset, edellyttäisivät ne alueellista liikkumisvaraa.

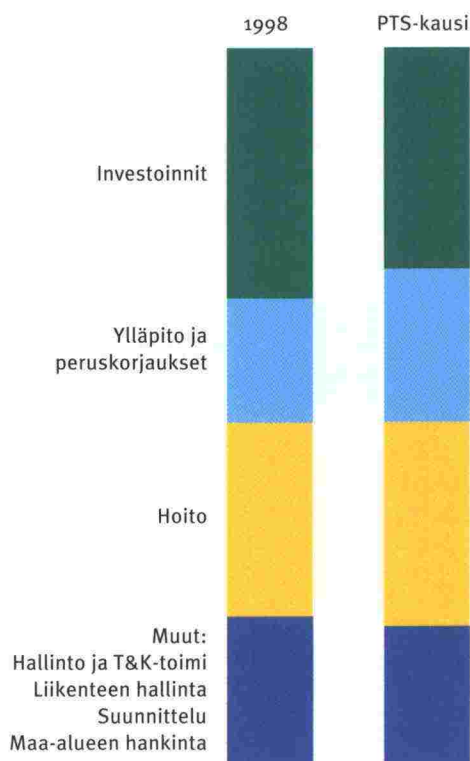
Valtakunnallisia odotuksia tienpidon tavoitteille on asetettu myös ympäristöasioille ja liikenneturvallisuudelle.

TIENPIDON TOIMINTALINJAT 2015

Tienpidon toimintalinjat 2015 -suunnitelman mukaan tienpidon keskeiset linjaukset, jotka tiepiiriin tulee omia toimintalinjojaan määrittäessä ottaa yhdeksi lähtökohdaksi, ovat:

- Tienpito tukee koko liikennejärjestelmän toimivuutta
- Liikenneturvallisuudella ja ympäristövaikutuksilla on suuri painoarvo
- Teiden päivittäisen hoidon taso ja kunnon säilyminen turvataan
- Kaupunkiseuduille asetetaan lisääntyvää huomiota
- Pääteillä painopiste siirtyy kaksikaistaisten tiejaksojen parantamiseen
- Seutu- ja yhdysteiden kehittäminen on vähäistä

TIENPIDON LINJAUSTEN MUKAINEN RAHOITUKSEN PAINOTUSTEN MUUTOS



KOHTI ÄLYKÄSTÄ JA KESTÄVÄÄ LIIKENNETTÄ

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisun ”Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025” mukaan liikenneturvallisuustavoitteena tieliikenteessä on, että kuolleiden määrä vähenee jatkuvasti keskimäärin 5 % vuodessa ja lähestyy pitkällä aikavälillä tasoa, joka on enintään 100 kuollutta vuodessa. Myös vakavien onnettomuuksien määrä vähenee jatkuvasti.

Liikenneturvallisuustavoitteet ovat vaativia ja niihin pääseminen edellyttää mittavia ponnistuksia, resurssien lisäämistä, valtakunnallista ja alueellista yhteistyötä ja sitoutumista sekä innovatiivista otetta.

Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelman 2002-2005 mukaan tieverkolla toimeenpannaan taajamien nopeuden alentamisesta annetut ministeriön ohjeet, selvitetään tiekohtaisten nopeusrajoitusten laajentamistarve päätieverkon ulkopuoliselle tiestölle ja tarkistetaan yleisten teiden nopeusrajoituksen ohjeistus. Lisäpanostusta suunnataan lähinnä kaksikaistaisten pääteiden kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksia vähentäviin toimiin ja taajamien nopeusrajoituksia tukeviin rakenteellisiin toimiin.

2.3 Tiestö

AJONEUVOLIIKENTEEN VERKKO

Tieverkon laajuus Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella on varsin riittävä ja alueellinen kattavuus hyvä. Teiden kapasiteetissa ja teknisessä tasossa on kuitenkin merkittäviäkin puutteita. Erityisen ongelmallisia ovat eräät riittämättömiksi käyneet valtatiejaksot, sekä Savonlinnan ja Haminan kohdat, millaisia ei enää ole muualla Suomessa.

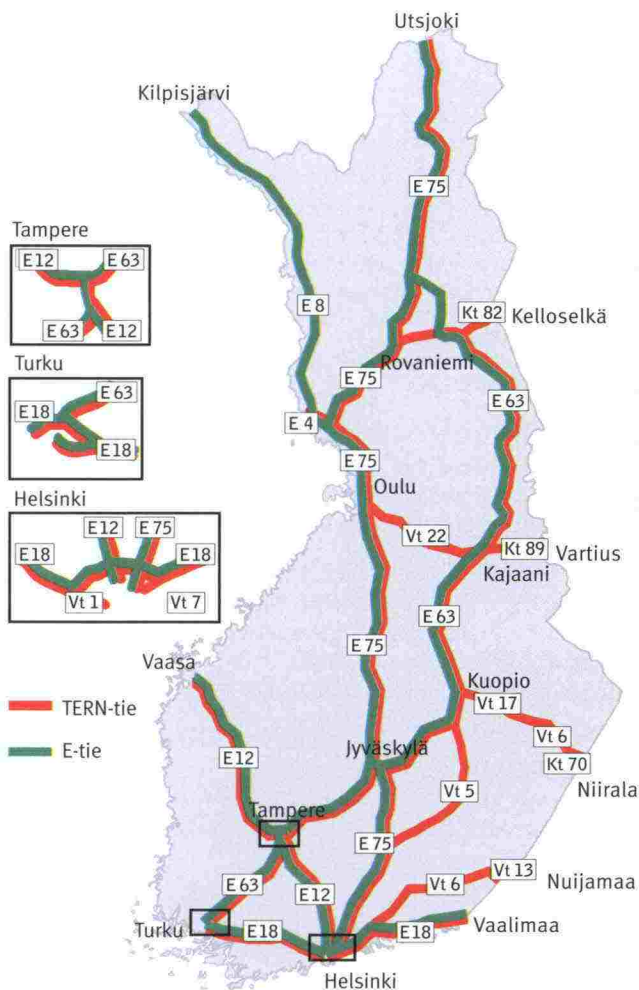
Valtakunnallisessa tienpidon suunnitelmassa esitettyyn päätiestön runkoverkkoon kuuluvat tiepiirin alueelta valtatiet 5, 6, 7, 12 ja 13. Suunnitelman mukaan runkoverkon laatutasoa tullaan parantamaan valtakunnallisesti yhtenäisin periaattein, mikä korostaa verkkoon kuuluvan tiestön asemaa. Tiepiirin ja Itä-Suomen kannalta esitetyn runkoverkon puutteena on erityisesti teollisuuden kannalta tärkeiden satamayhteyksien, valtateiden 15 ja 26 puuttuminen. Näiden teiden luonne on juuri sellainen, että luonteensa puolesta ne kuuluisivat runkoverkkoon.

EU:n yleiseurooppalaisuutta ja kansainvälisiä yhteyksiä tukevaan, ns. TERN-verkkoon kuuluvat tiepiirin alueella kansainvälisen ja transitoliikenteen kannalta tärkeimmät yhteydet. TERN-verkkoon on esitetty myös valtateitä 12 Kouvolasta länteen ja valtatietä 13 Lappeenrannasta Mikkeliin.

PÄÄTUESTÖN RUNKOVERKKO



TERN- (TRANS EUROPEAN ROAD NETWORK) JA E-TIET (EUROPEAN ROAD NETWORK)



KEVYEN LIIKENTEEN VERKKO

Kevyen liikenteen väyliä on rakennettu lähinnä taajamien keskustoihin ja reunoille sekä sisääntuloteiden varsille. Paikallisissa verkoissa on kuitenkin edelleen huomattavia puutteita ja seudulliset järjestelmät puuttuvat toistaiseksi kokonaan. Pitkämatkaisen kevyen liikenteen olosuhteet ovatkin heikot.

TIESTÖN OMINAISUUDET

Tiestön kunto

Pääteiden ja muiden liikenteellisesti merkittävien teiden rakenteellinen kunto on Kaakkois-Suomen tiepiirissä pystytty säilyttämään suhteellisen hyvänä. Ongelmana on lähinnä päällystevaurioiden lisääntyminen, mikä ajan myötä vaikuttaa myös pääteiden rakenteelliseen kuntoon. Alemman tieverkon kunto on sen sijaan laskenut jo 1990-luvun puolivälistä. Kelirikkoajan liikennekatkokset aiheuttavatkin tiepiirin toiminta-alueen yrityksille satojen miljoonien tappiot vuosittain mm. puunjalostustehtaiden puunhankinnan hankaloituessa. Erityisen hankala tilanne on Etelä-Savon alueella.

Tieleveydet

Neljäsosa (noin 350 km) Kaakkois-Suomen tiepiirin päätieverkosta on liian kapeaa. Ongelmia on kaikilla päätiejaksoilla. Tavoiteleyden alitus ei sinällään laukaise päätien korjaamistarvetta, mutta yhdistettynä suuriin raskaan liikenteen osuuksiin, ovat puutteet tiepiirin alueella paikoin erittäin hälyttäviä.

Nopeusrajoitukset

Pääteillä tavoitteena on pääsääntöisesti kesäajan nopeusrajoitus 100 km/h. Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella tätä huomattavasti alhaisempia nopeusrajoituksia on kuitenkin useilla tieosuuksilla. Tienvarren maankäytön, taajan tienvarsiasutuksen, tienvarsitoimintojen tai puutteellisen geometrian vuoksi on monilla liikennemääriltään suurilla tieosuuksilla 80 km/h tiekohtainen nopeusrajoitus. Parannustoimia odottavissa risteyksissä ja erityisen onnettomuusalttiilla kohdilla on 60 km/h rajoitus liikenneturvallisuuksista.

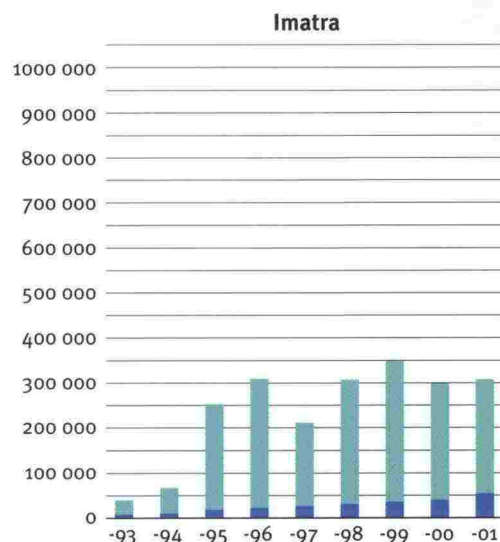
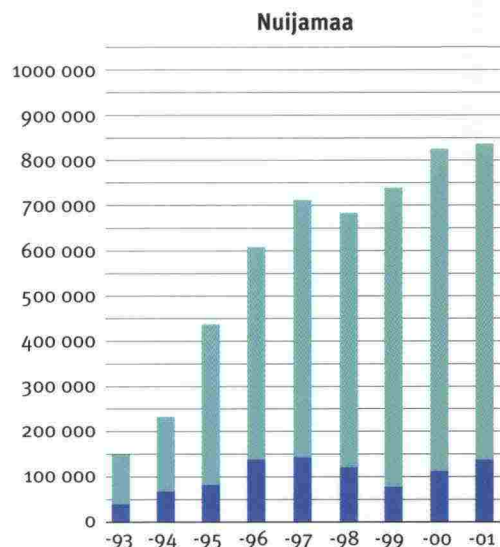
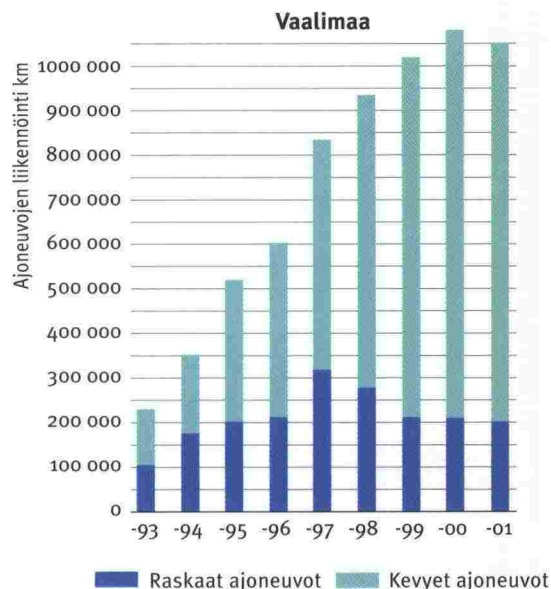
2.4 Liikenne

Tiepiirin liikenteen erityispiirteenä on Venäjän läheisyydestä johtuva kansainvälinen liikenne. Myös Kotkan ja Haminan satamaliikenne sekä puunjalostusteollisuuden voimakas asema luo alueen liikenteeseen erityisvaatimuksia.

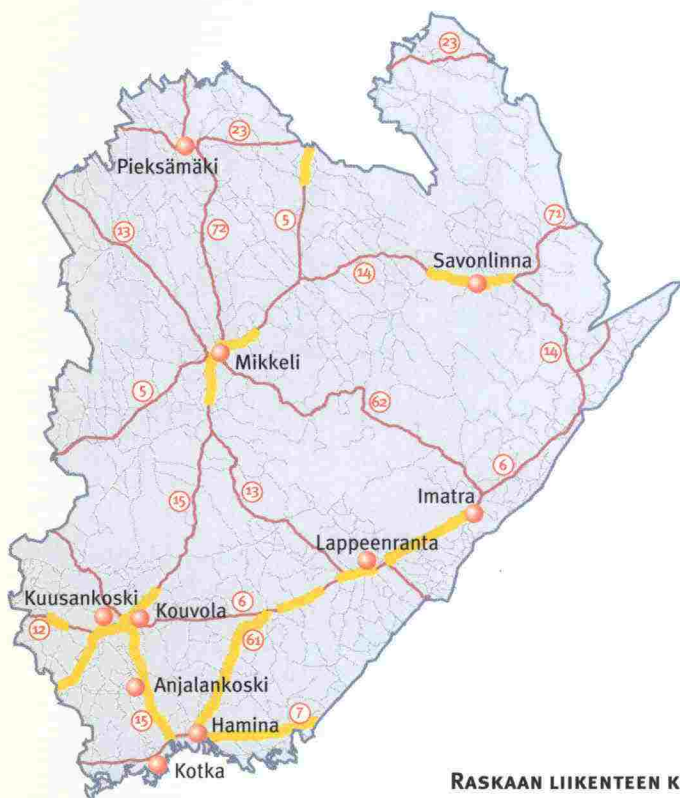
Itärajan ylittävälle liikenteelle on tiepiirin alueella kolme merkittävää rajanylityspaikkaa: Vaalimaa, Nuijamaa ja Imatra. Rajan ylittävä liikenne on kasvanut voimakkaasti koko 1990-luvun huolimatta 1990-luvun loppupuolella Venäjän talouskriisin aiheuttamasta tavaraliikenteen notkahduksesta.

Vaalimaan ja Nuijamaan raja-asemien kautta kulkee lähes koko maan maantietransito. Suomeen tulevasta ja Suomesta lähtevästä Venäjän maaraajan ylittävästä ajoneuvoliikenteestä kulkee Vaalimaan, Nuijamaan ja Imatran raja-asemien kautta noin 75 %.

TIELIIKENNE KAAKKOIS-SUOMEN RAJANYLITYSPAIKOILLA 1992-2001



SUJUVUUDEN KANNALTA ONGELMALLISET TIEOSUDET



Sujuvuuden kannalta ongelmallisia tieosuuksia on kaikkien kolmen maakunnan alueella. Useassa kohteessa myös liikenneturvallisuuksien tilanne on erittäin huono. Tilanne on edelleen heikkenevässä, sillä henkilöautoliikenteen arvioidaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 20 %. Tavaraliikenteen kasvun arvioidaan olevan peräti noin 40 %, mikä entisestään korostaa Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen erityspiireitä. Jo nykytilanteessa raskaan liikenteen osuus ylittää useilla valtatiejaksosilla 20 %.

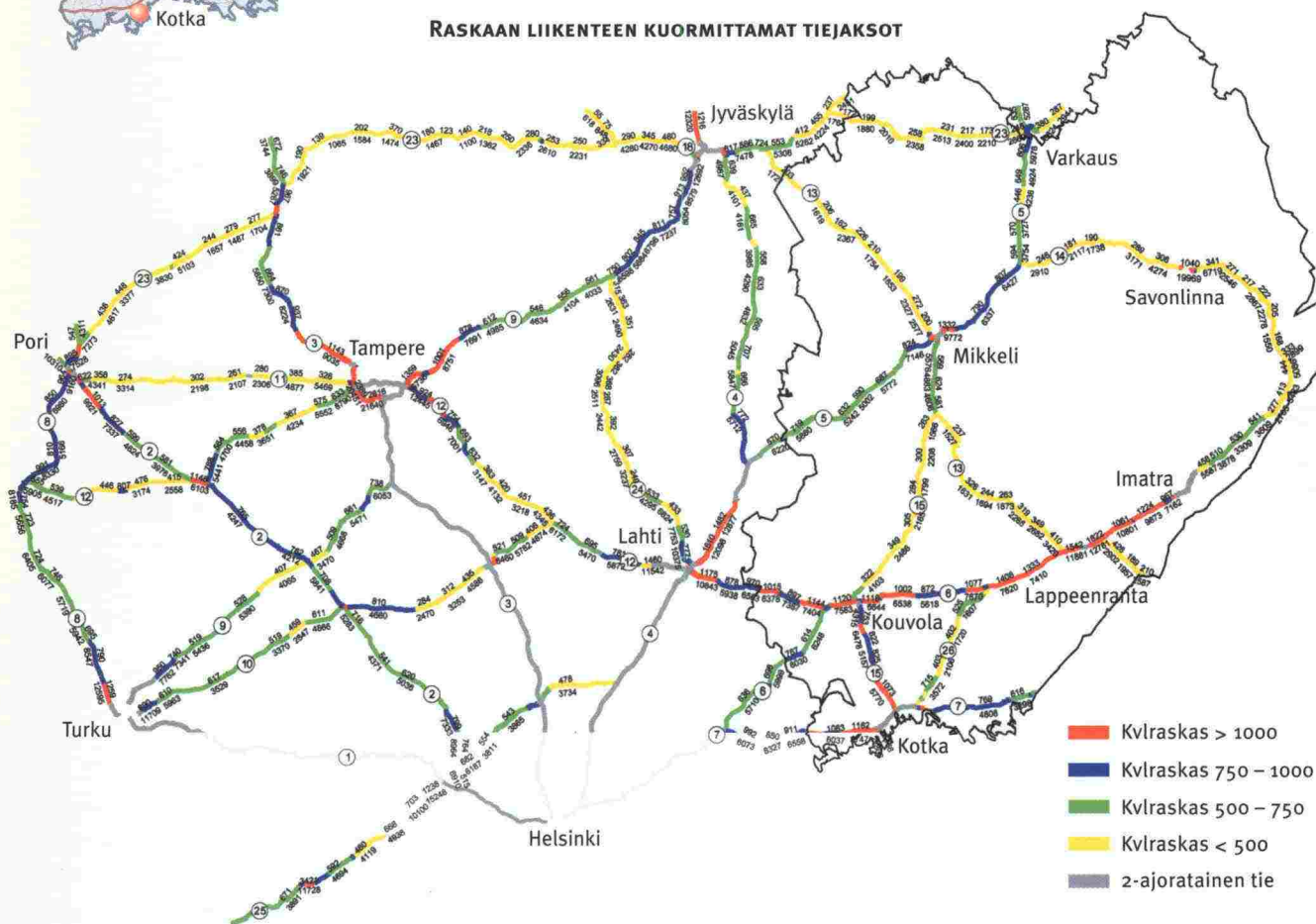
Kaakkois-Suomi on myös voimakasta kesämatkailualue. Ennenpitkää myös niisanottujen kakkosasuntojen lisääntyminen tulee lisäämään liikkumista.

2.5 Liikenneturvallisuus LIKENNETURVALLISUUSTILANNE

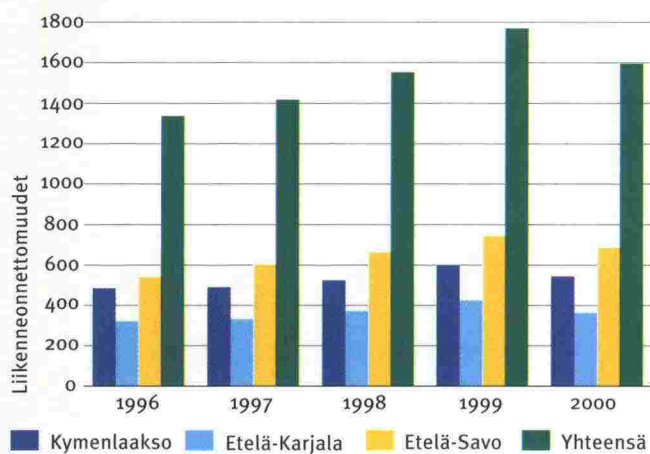
Koko maan keskiarvoihin verrattuna Kaakkois-Suomen tiepiirin liikenneturvallisuuksien taso on keskimääräistä luokkaa. Kaakkois-Suomessa pääteillä kuoleman riski on maan suurin, mikä johtuu paljolti siitä, että keskimääräiset liikennemäärät ovat suuria, raskasta liikennettä on runsaasti ja tiet ovat kapeita.

Tiepiirin alueella tapahtuneiden kaikkien onnettomuuksien määrät ovat olleet 1990-luvun loppupuolella kasvussa. Maakunnittain onnettomuuksien määrät noudattelevat pitkälti liikennesuorite-osuuksia eli maakuntien välillä ei ole suuria onnettomuusaste-eroja.

RASKAAN LIIKENTEEN KUORMITTAMAT TIEJAKSOT



**TIELIIKENNEONNETTOMUUKSIEN
MÄÄRÄ MAAKUNNITTAIN VUOSINA 1996 - 2000**

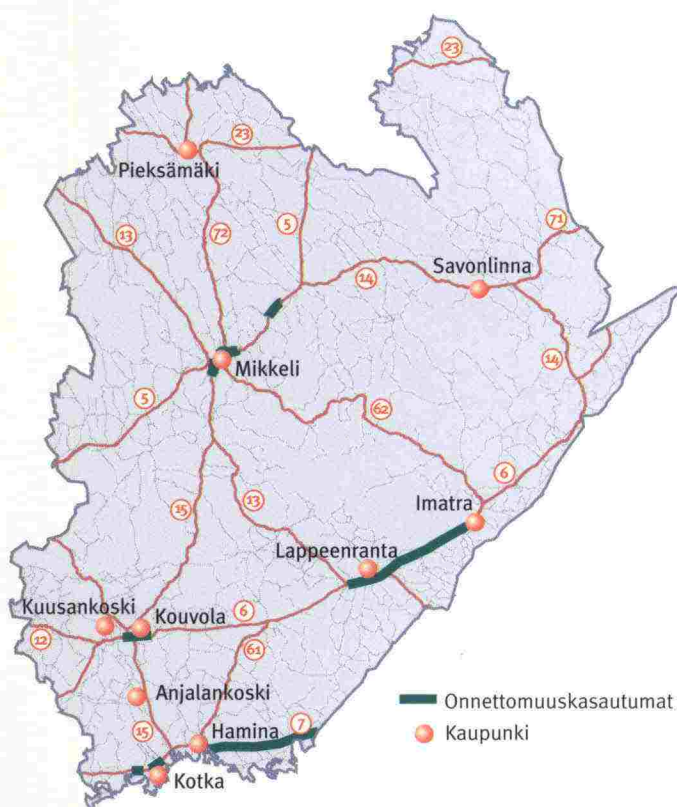


Hv-ONNETTOMUUKSET

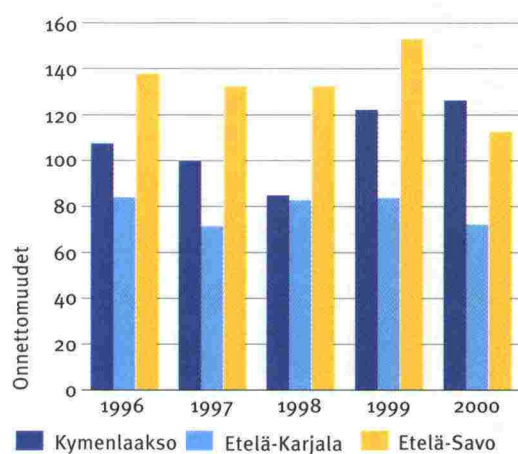
Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenivät tiepiirin alueella vuodesta 1996 vuoteen 1998. Vuonna 1999 onnettomuuksien määrä oli tarkastelujakson korkein. Vuonna 2000 määrät lähtivät laskuun, mutta vuoden 2001 ennakkotietojen mukaan tilanne on kääntynyt entistä synkemmäksi.

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimpia alueita ovat Kouvolan ympäristö, Mikkelin kohta, valtatie 6 Lappeenrannan länsipuolelta Imatralle, valtatie 7 välillä Hamina - Vaalimaa, valtatie 15 liittymät Kotkassa sekä Siltakylä valtatiellä 7 ja Nuutilanmäki - Hatsola osuus valtatiellä 5.

**LIIKENNETURVALLISUUDEN KANNALTA
ONGELMALLISIMMAT ALUEET**



**MAAKUNNITTAISET HENKILÖVAHINKO-ONNETTOMUUKSET
-ONNETTOMUUSMÄÄRÄT VUOSINA 1996 - 2000**



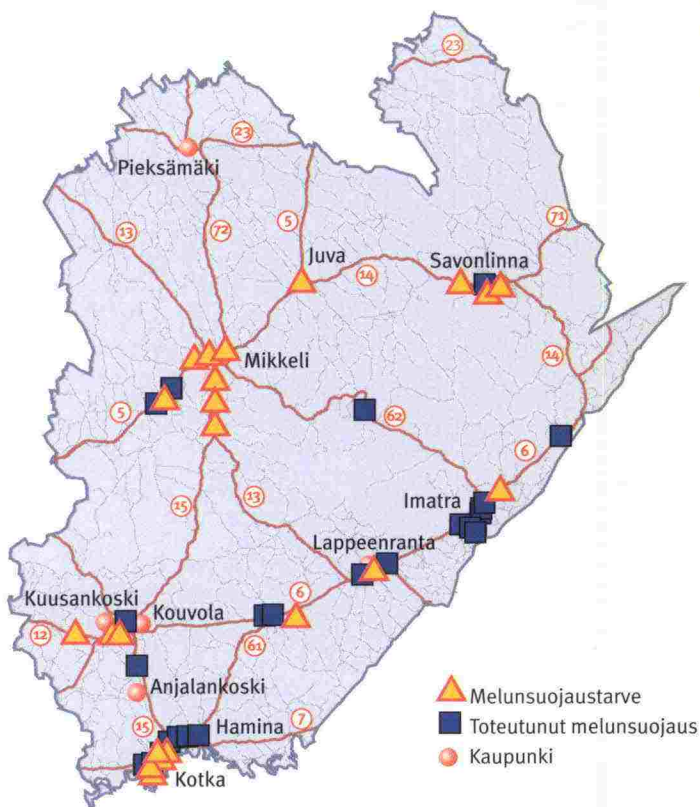
2.6 Ympäristö

ILMAN LAATU

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella ilman laatu on melko hyvä ja epäpuhtauspitoisuudet ovat varsin alhaisia. Pitoisuusohjearvot eivät mittausten mukaan liikenteen osalta ylitä. Paikallisesti ja ajoittain ilmanlaadun esitetyt ohjearvot voivat kuitenkin ylittyä teollisuuden, energiatuotannon ja liikenteen päästöjen yhteisvaikutuksesta.

Yleisten teiden osuus ajoneuvoliikenteen kokonaispäästöistä on merkittävä. Typenoksidin, hiukkasten ja hiilidioksidin tieliikenneperäisten päästöjen osuus on kolme neljäsosaa kokonaispäästöistä. Hiilimonoksidin ja hiilivetyjen osalta taas katujen päästöt muodostavat pääosan.

**MELUSUOJAUSTARPEET
JA TOTEUTUNEET MELUSUOJAUKSET**



LIIKENNEMELU

Tieliikenne on merkittävä ympäristömelun aiheuttaja. Ongelmallisimpia kohteita on Mikkelin, Kouvolan, Lappeenrannan, Imatran ja Kotkan seuduilla. Kaiken kaikkiaan tiepiirin yleisten teiden melualueella (yli 55 dB) asuu noin 30 000 ihmistä.

Tiepiirin alueella on viime vuosina rakennettu melusteita useissa kohteissa. Meluntorjunnan kärkihankkeet ovat taajamakohteita, mikä nostaa vaatimustasoa ja kustannuksia.

POHJAVEDET

Vaarallisten aineiden kuljetukset ovat riski pohjavesille. Lisääntyvän kansainvälisen liikenteen myötä tiepiirin tiestöllä liikkuu entistä enemmän pohjavesille vaarallisia kemikaaleja ja polttoaineita. Liikenteen lisääntyessä myös onnettomuusriski kasvaa.

Tiesuola vaikuttaa merkittävästi pohjavesialueiden laatuun. Suolan käytön vähentäminen on kääntänyt suolapitoisuudet laskuun osalla pohjavesialueista, tosin puhdistumisaika on pitkä. Aivan viime vuosina suolan käytön määrä ei ole kuitenkaan enää laskenut.

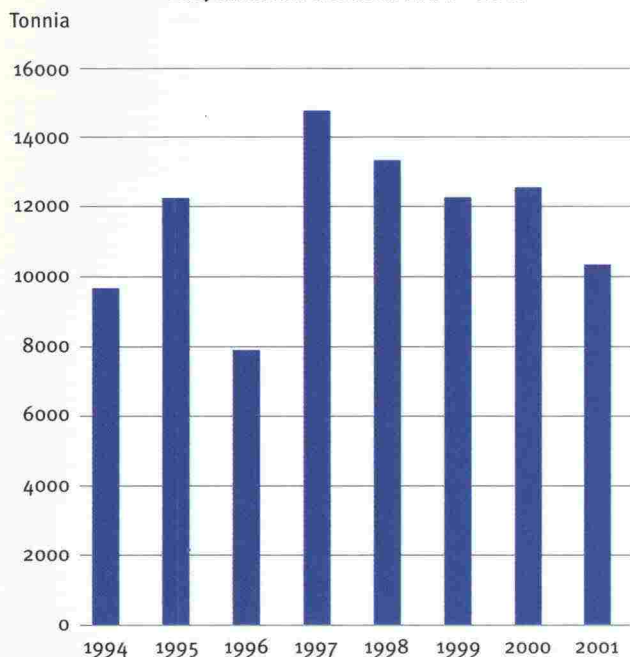
Pohjavesiä on suojattu viime vuosina teiden varsilla ja muista vaadittavista pohjavesisuojausista on tehty 10 vuoden tarveohjelma. Osa ohjelmassa esitetyistä suojauksista on jo toteutettu, odottamassa on kuitenkin vielä useita kohteita.

Suolan käytön rajoittaminen vaihtuvia nopeusrajoituksia hyödyntäen on tiepiirissä otettu keinona käyttöön ja sitä ollaan muokkaamassa pysyväksi käytännöksi.

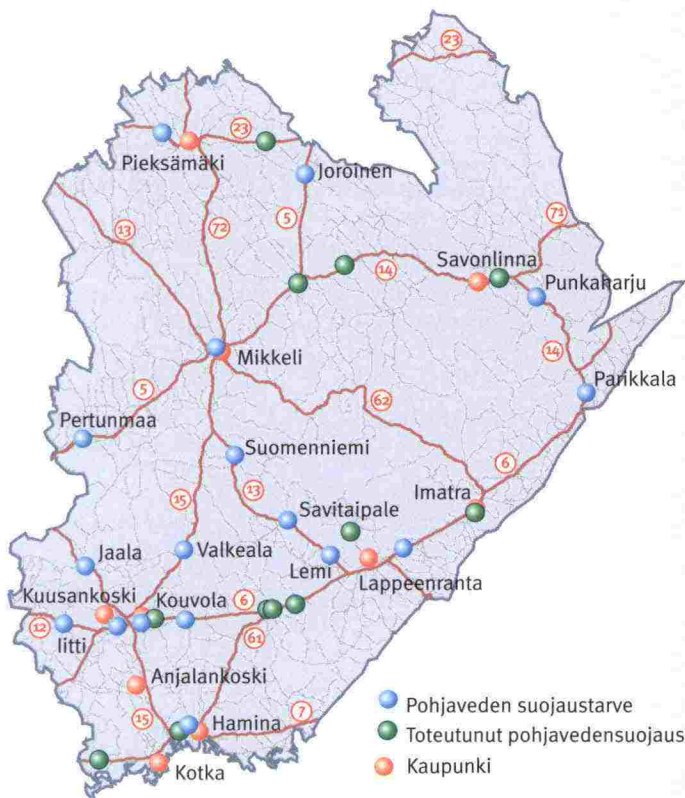
ARVOKKAAT LUONTO-, MAISEMA- JA KULTTUURIYMPÄRISTÖKOHTEET

Pääosa arvokkaista luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristökohteista sijaitsee alemmalla tieverkolla, seutu- ja yhdysteiden varsilla. Nykyisten teiden läheisyydessä olevat kohteet eivät yleensä vaarannu tienpidosta.

SUOLAN KÄYTTÖ LIUKKAUDEN TORJUNNASSA VUOSINA 1994 – 2001



POHJAVESIEN SUOJAUKSET JA SUOJAUSTARPEET



2.7 Hoito ja ylläpito

HOITO

Tiepiiri käyttää talvihoitoon nykytilanteessa noin 11,8 milj. euroa (n. 70 Mmk) / vuosi. Kilpailutettujen urakoiden osalta kustannukset ovat melko kiinteitä ja näin ollen rahoituksessa joudutaan lähivuodet pysymään nykyisellä tasolla. Kun kilpailu laajenee, saattaa kustannustaso pudota jonkin verran alaspäin. Toisaalta esimerkiksi täsmähoitotarpeet ovat nostamassa kustannuksia vastaavasti ylöspäin.

Hoidon taso määräytyy valtakunnassa yhtenevin perustein. Erikoiskohteille, kuten raja-asemille, on omat erityisvaatimuksensa. Lisäksi alemmalla tieverkolla tehostetaan hoitoa mm. elinkeinoelämän tarpeiden mukaan. Juhlapyhien ja lomien aikana tehostetaan talvihoitoa myös vilkkailla päätteillä.

Liikennenympäristön hoitoon käytetään tiepiirissä nykytasolla noin 5,7 milj. euroa (n. 34 Mmk) / vuosi. Liikennenympäristön hoidossa, kuten tiemerkinnoissa, liikennemerkkien kunnossapidossa ja tiealueiden vihertöissä noudatetaan valtakunnallisia toimintalinjoja ja -vaatimuksia soveltuvin osin. Käytännössä Kaakkois-Suomen tiepiirissä ollaan laatuvaatimusten edellyttämästä tasosta jäljessä. Myös rakenteiden ja laitteiden hoidosta on viime vuosina jouduttu tinkimään ja tavoitteissa ja resursseissa on selvä ristiriita. Puutteellisesta hoidosta voi lähivuosina olla vakaviakin seurauksia.

Sorateiden hoidon nykyinen rahoitustaso on noin 3,5 milj. euroa (n. 21 Mmk) / vuosi. Sorateiden hoidolla pyritään pitämään tiet liikennettä tyydyttävässä kunnossa ja varmistamaan tierakenteen säilyminen. Tällä hetkellä Kaakkois-Suomen soratiet ovat keskimäärin liikennöitävässä kunnossa. Kelirikkoaikoina ongelmia paikoittain esiintyy. Vaikeina vuosina kelirikko haittaa liikennettä pahoin Etelä-Savossa.

YLLÄPITO

Päällysteiden ylläpidon rahoitustaso oli vuonna 2001 noin 9,6 milj. euroa (n. 57 Mmk). Tilanne vuodesta 1994, jolloin rahoitus oli 18,2 milj. euroa (108 Mmk), on muuttunut radikaalisti.

Päällysteiden ylläpidolla varmistetaan tieverkon liikennekelpoisuus korjaamalla ja uusimalla kuluneet ja vaurioituneet päällysteet. Päällysteet on kyetty toistaiseksi pitämään kunnossa, vaikkakin kevyin menetelmin. Tiehallinnon linjausten ja tavoitteiden toteuttaminen edellyttää kuitenkin huomattavaa korotusta rahoitukseen.

Tiepiirissä on korkeiden ylläpitokustannusten vuoksi alettu viime vuosina muuttaa vähäliikenteisiä päällystettyjä teitä takaisin sorateiksi.

2.8 Korvausinvestoinnit

Korvausinvestoinnit ovat teiden rakenteen parantamis- tai peruskorjaustöitä, siltojen peruskorjauksia tai keliikkoteiden korjauksia. Niillä säilytetään tien rakenteellinen kunto ja pääoma-arvo tai nostetaan se alkuperäiselle tasolle.

Vuosina 2001-2005 arvioidaan toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan tiepiirissä käytettävän korvausinvestointeihin rahaa noin 30 milj. euroa (180 Mmk).

2.9 Perustienpidon investoinnit

Laajennusinvestoinnit kohdistuvat nykyiselle tieverkolle ja niiden tarkoituksena on palauttaa tien palvelutaso kohtuulliseksi korjaamalla tien tai yhteysvälin liikenteellisiä tai ympäristöllisiä puutteita. Laajennusinvestointityyppejä ovat mm. suuntauksen parantaminen, tien levenyttäminen, liittymän parantaminen, eritasoliittymän rakentaminen, kevyen liikenteen väylien rakentaminen, pohjavesisuojaus, meluesteen rakentaminen ja sillan uusiminen.

Uusininvestoinnit ovat töitä, jotka oleellisesti muuttavat tieverkon tai tieosuuden palvelutasoa. Tyypillinen uusinvestointi on uuden tie- tai siltayhteyden rakentaminen sekä tien nelikaistaistus.

Vuosina 2001 - 2004 laajennus- ja uusinvestointeihin on arvioitu tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan käytettävän yhteensä noin 34 milj. euroa (200 Mmk). Tämän lisäksi lienee joihinkin yksittäishankkeisiin saatavissa EU:n aluekehitysrahaston tukea. Nykyinen EAKR -hankkeiden rahoitustaso on noin 1,3 milj. euroa (8 Mmk) / vuosi.

Perustienpidon rahoituksen vähennyttyä on investointien osuus pienentynyt, koska hoidon rahoitus on haluttu säilyttää ennallaan ja ylläpidon rahoitusta on jouduttu jopa lisäämään. Tästä rahoituksesta tinkiminen on lähes ainoa piiriin käytössä oleva liikkumavara.

2.10 Tieverkon kehittämis- ja kokonaisrahoitushankkeet

Isot uusinvestointikohteet ovat hankekohtaisen erillisrahoituksen varassa. Ne käsitellään ja niistä päättää eduskunta hankekohtaisesti valtion budjetin käsittelyn yhteydessä.

Tällä hetkellä Kaakkois-Suomen tiepiirissä on käynnissä kaksi hanketta:

- tasoristeysten poisto rataosuuksilla Kotka - Kouvola - Vainikkala ja Riihimäki - Kouvola
- vt:n 6 parantaminen välillä Koskenkylä - Kouvola. Hankkeen kustannusarvio on noin 49 milj. euroa (290 Mmk), mikä käytännössä merkitsee sitä, että noin 10 kilometrin jakso Itä-Uusimaan ja Kymenlaakson rajalla jää nykyiselleen. Rahoitusta tarvittaisiinkin noin 15 milj. euroa (90 Mmk) lisää.

2.11 Liikenteen palvelut

Liikenteen palvelujen osalta Kaakkois-Suomen tiepiirissä toimitaan Tiehallinnon "Tieliikenteen hallinnan toimintalinjojen" mukaisesti panostamalla joukkotiedotukseen ja häiriöiden hallintaan. Tämä edellyttää seurantajärjestelmien rakentamista ja yhteistyötä liikenteen eri toimijoiden kanssa. Tiepiiri on juuri laatinut "Liikenteen hallinta Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidossa v. 2002 - 2007" ohjelman. Tiehallinto on asettamassa jatkossa uusia tavoitteita, jotka edellyttävät lisäpanostusta myös Kaakkois-Suomessa. Kaakkois-Suomen tiepiiri on vahvasti mukana liikenteen hallinnan kehittämisessä valtakunnallisestikin. Mahdolliset lisäinvestoinnit telematiikkaan voivat lisätä myös laitteiden ylläpito- ja hoitokustannuksia ja näin sitovat käytettävissä olevaa rahoitusta.

LIIKENNEKESKUS

Liikennekeskuksen toimintaa on Kaakkois-Suomessa tarkoitus kehittää lisäämällä yhteistyötä radioiden, poliisin, muiden viranomaisten, hätäkeskusten, tiepalvelumiesten ja ammattiautoilijoiden kanssa. Tulevaisuuden haasteena on liikennekeskuksen palveluiden ja toimintamuotojen sekä liikennekeskusverkon valtakunnallisen yhteistyön kehittäminen Tienkäyttäjän linjan palveluiden tunnettuuden lisääntymisen myötä.

LIIKENTEEN OHJAUS

Tiepiirissä on kehitetty viime vuosina merkittävästi liikenteen hallintaa. Ajantasaisia liikenteenohjausjärjestelmiä on kokeiltu useassa erilaisissa ongelmia sisältävissä pilottihankkeissa. Tienkäyttäjät odottavatkin, että vallitsevien olosuhteiden, sään, kelin ja liikennetilanteen mukaan vaihtuvia nopeusrajoituksia ja muita opasteita voitaisiin ottaa käyttöön laajemminkin.

TIENVARSIPALVELUT

Tiepiirissä on yhteensä 50 levähdysaluetta sekä 205 pysäköintialuetta. Alueiden tiheys ja palvelutaso vaihtelevat teittäin huomattavasti eikä yhtenäistä, tunnistettavaa laatua ole. Yleisiä, koko piiriä koskevia ongelmia ovat riittävän tilavien alueiden puute ja palveluiltaan korkeatasoisten alueiden niukkuus. Erityisesti raskaan liikenteen tarpeisiin sopivista alueista on puutetta. Myös minimitason alittavia P-alueita on runsaasti.

Muita yleisiä ongelmia ovat viitoituksen ja opastuksen puutteet, liikenneturvallisuusongelmat ja hoidon ongelmat.

Tiepiirin levähdysaluepolitiikan perusajatuksena on, että vastuu tienkäyttäjien peruspalveluista on tiehallinnolla, mutta yhteistyötä yrittäjien kanssa tullaan entisestään lisäämään. Tasokkaita levähdysalueita tullaan kehittämään ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen käyttämällä tieverkolla.

3. MAHDOLLISISTA TIENPIDON PAINOTUKSISTA JA MAAKUNNALLISISTA ODOTUKSISTA

Tiepiirin perustienpidon rahoitus on vähentynyt viime vuosina merkittävästi. 1990 -luvun alkupuolella rahoitusta saatiin noin 55 milj. euroa (330 Mmk) vuodessa, vuonna 2001 noin 47 milj. euroa (280 Mmk). Rahoituksen kasvu ei ole todennäköistä lähitulevaisuudessa. Lisäksi kustannustason nousu pienentää rahalla saatavien tuotteiden määrää.

Tienpitoon valmistui vuonna 2000 valtakunnallinen PTS-suunnitelma (Tienpidon linjaukset 2015), jossa asetettiin tienpidon keskeiset linjaukset. Suunnitelma tehtiin sen hetken realistiseen rahoitustasoon. Suunnitelman teon jälkeen tienpidon rahallinen liikkumavara on kustannusnousun ja rahoituksen supistumisen johdosta edelleen selkeästi kaventunut.

Vain pieni osa tieverkon kehittämistarpeista ja -tavoitteista kyetään hoitamaan nykyisillä voimavaroilla. Tienpidolle onkin valittava tietyt painotukset ja päätettävä sen mukaan, minkä tyyppiset hankkeet ovat etusijalla ja millaiset hankkeet lykkäytyvät myöhemmäksi tai jäävät kokonaan toteuttamatta.

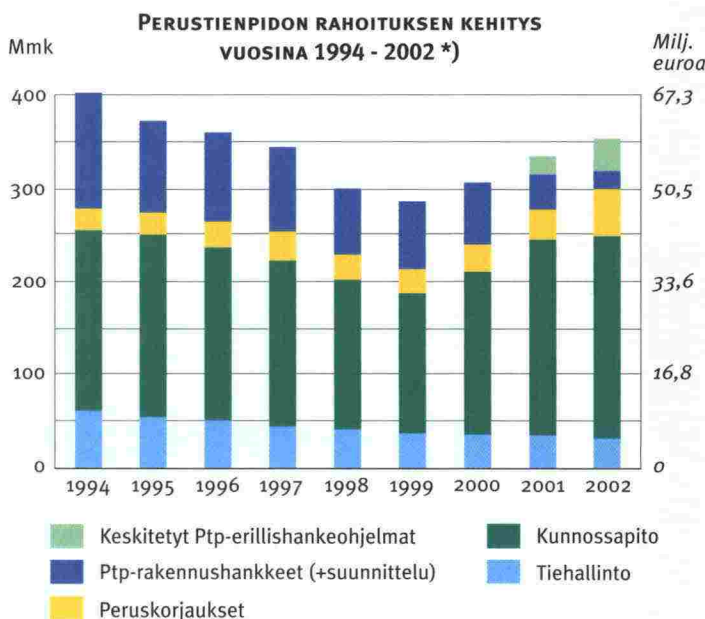
Päätieverkon kehittämisen painotus ja isojen kehittämishankkeiden ohjelmointi ratkaistaan pitkälti valtakunnantasolla liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon keskushallinnon ja eduskunnan päätöksillä. Tiepiiri- ja maakuntatasolla voidaan tieverkon kehittämiseen vaikuttaa lähinnä painottamalla halutulla tavalla perustienpidon toimenpideohjelmaa ja tuotteita. Perustienpidonkin rahoituksen suuntaaminen on vain osin tiepiiriin tehtävissä. Tiepiiriin on toiminnassaan otettava huomioon valtakunnalliset tavoitteet tiestön hoidolle, ylläpidolle, ympäristölle, liikenneturvallisuudelle jne.

Tiehallinto on asiantuntijana vahvasti mukana maakunnallisessa suunnittelujärjestelmässä.

Edellisessä Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon suunnitelmassa (Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämissuunnitelma 2005 vuodelta 1996) tarkasteltiin kolmea erilaista painotusvaihtoehtoa ohjelmiin sisältyvien liikenneympäristön parantamishankkeiden valinnalle. Vaihtoehtoiset painotukset olivat:

- Elinkeinoelämää ja kansainvälisiä yhteyksiä korostava painotus (päätiepainotus)
- Liikenneturvallisuutta, ympäristönäkökohtia ja tavoitteellista aluerakennetta korostava painotus ja
- Alueellista tasapuolisuutta ja maaseudun elinkelpoisuutta korostava painotus.

Tuolloin Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liitot esittivät kantanaan, että tienpitoa tulisi kehittää päätiepainotteisen vaihtoehdon pohjalta. Sen sijaan Etelä-Savon liiton mukaan kehittämisen tuli tapahtua erityisesti maaseutupainotteisen ohjelman mukaan.



MAAKUNNAN SUUNNITTELUJÄRJESTELMÄ





Arviota ohjelmassa asetettujen tiepoliittisten linjausten ja vaikutustavoitteiden toteutumisesta tiedusteltiin liitoilta vuonna 1999. Kyselyn mukaan tavoitteisiin oli tuolloin päästy yleensä välttävästi tai tyydyttävästi ja vain harvoissa tavoitteissa hyvin. Tämä kuvastaa hyvin tienpidon resursseissa ja liikkumavarassa tapahtuneita muutoksia.

Tämän Kaakkois-Suomen tiepiirin ”Tienpidon toimintalinjat 2010” -työn yhteydessä käydyissä maakuntaliittojen seminaarineuvotteluissa todettiin, että *koska tienpidon rahallinen liikkumavara on kustannusnousun ja rahoituksen supistumisen johdosta edelleen selkeästi kaventunut, ei realistista mahdollisuutta erilaisiin maakunnallisiin painotuksiin ole. Keskeistä on Tiehallinnon linjausten mukaisesti turvata tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus ja kunto sekä varmistaa suotuisa liikenneturvallisuuskehitys. Myös yhteisiä ponnistuksia lisäresurssien saamiseksi, uusien rahoitusmahdollisuuksien kehittämistä ja eri liikennemuotojen välisen yhteistyön tehostamista pidettiin tärkeänä.*

Kullakin maakunnalla on perustienpidosta huolehtimisen ohella tavoitteita ja odotuksia, jotka tulee tienpidossa jatkossa erityisesti huomioida. Näitä ovat mm:

Etelä-Karjalan osalta

- Valtatien 6 kehittäminen
- Venäjän yhteyksien kehittäminen
- Satamayhteyksien kehittäminen
- Erikoiskuljetusverkon kehittäminen kattavaksi

Etelä-Savon osalta

- Valtatien 5 kehittäminen valtakunnallisena etelä-pohjoissuuntaisena tieliikenteen pääyhteytenä
- Valtatien 13 kehittäminen merkittävänä poikittaisyhteytenä Venäjän suuntaan
- Tasoristeysten poisto Kouvola - Pieksämäki -rataosuudelta
- Savonlinnan liikennejärjestelyratkaisu
- Alemman tieverkon parantaminen

Kymenlaakson osalta

- Tieverkon kehittäminen siten, että se tarjoaa mahdollisuudet alueellisten logististen mahdollisuuksien hyödyntämiselle
- Vaalimaan ja Helsingin välisen tiejakson kehittäminen siten, että se mahdollistaa joustavat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet
- Valtatien 6 parantaminen

- Satamien liityntäyhteyksien parantaminen E18 väylään
- Valtatien 15 parantaminen Kotkan ja Kouvolan välillä
- Valtatien 12 parantaminen välillä Kouvola - Lahti
- Erikoiskuljetusten reittien kehittäminen toimiviksi ja turvallisiksi
- Tavaraliikenteen reittiopastuksen kehittäminen

4. EHDOTUS KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN TIENPIDON TOIMINTALINJOIKSI 2010

4.1 Tienpidon tavoitteet

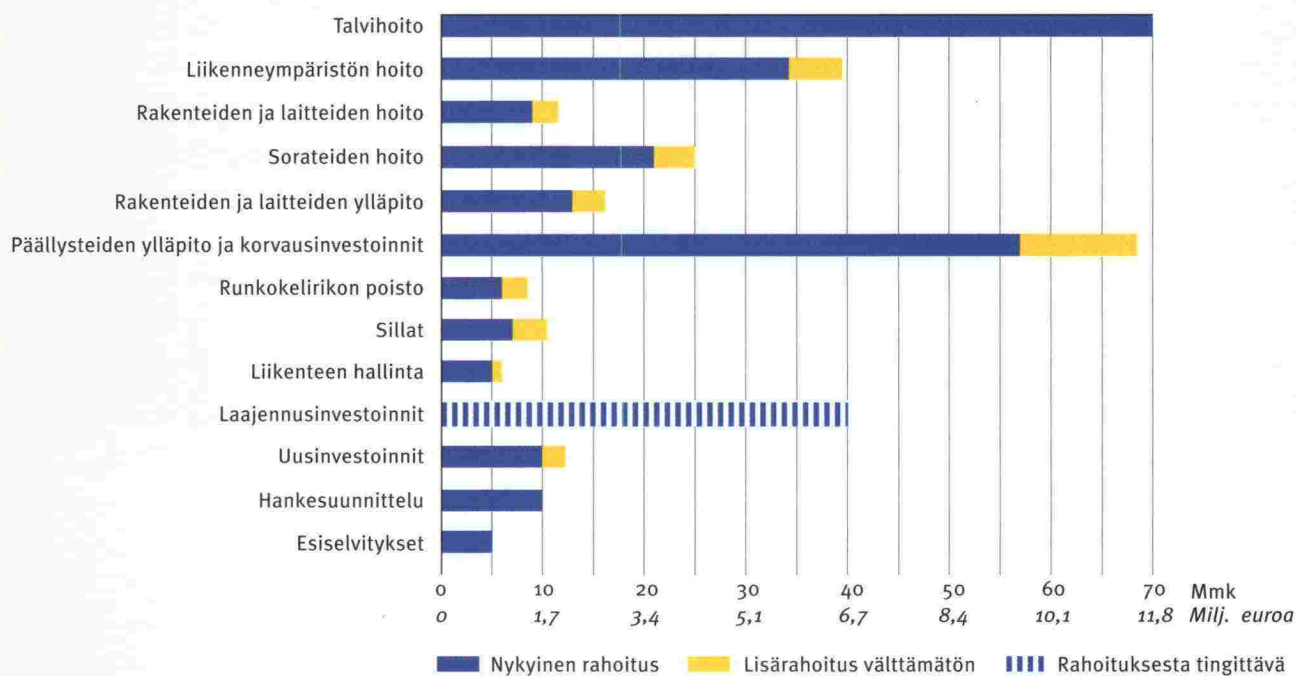
Tienpidon tavoitteiden perustan muodostavat liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemät koko liikennejärjestelmää koskevat yleistavoitteet (Liikenteen toimintalinjat 2020). Tiehallinto on määrittäessään tienpidon tavoitteita tulkinnut paitsi näitä yhteiskunnan asettamia tavoitteita myös toimintaympäristön muutoksia sekä yhteistyötahojen ja käyttäjien odotuksia. Näin muodostetut valtakunnalliset tienpidon tavoitteet (Tienpidon toimintalinjat 2015) ohjaavat toimintaa koko maassa ja asettavat reunaehdoja alueelliseen tiepiirikohtaiseen toimintaan (Toimintalinjat 2010). Koska olosuhteet ja tarpeet ovat maan eri osissa hyvin erilaiset, edellyttävät ne yksityiskohdissa alueellista liikkumisvaraa.

Rahoituksen ja tiestön tilanteen ja viimeisimpien valtakunnallisten lähtökohtien ja tavoitteiden mukaisesti myös Kaakkois-Suomen tiepiirissä tienpidon lähivuosien ensisijaisena lähtökohtana on, että hoito pidetään nykytasolla ja panostusta joudutaan lisäämään ylläpitoon tieverkon kunnon säilyttämiseksi. Erityisen korkealla kaikessa toiminnassa on liikenneturvallisuus.

Muita tienpitoa ohjaavia yleisiä tavoitteita ovat mm.

- toimivien päätieyhteyksien tarjoaminen sekä yhteydet satamiin ja tavaraterminaleihin
- kansainvälisten liikennekäytävien ja -alueiden kehittäminen yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja tiivistämisen tukeminen
- alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon toteutumisen edistäminen
- tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvien pohjavesi- ja meluhaittojen vähentäminen
- tärkeiden luonto- ja kulttuurialueiden sekä luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen edistäminen
- tienpidon ja tiehallinnon oman toiminnan tehokkuuden ja taloudellisuuden jatkuva kehittäminen.

RAHOITUSTARPEET JA REALITEETIT *)



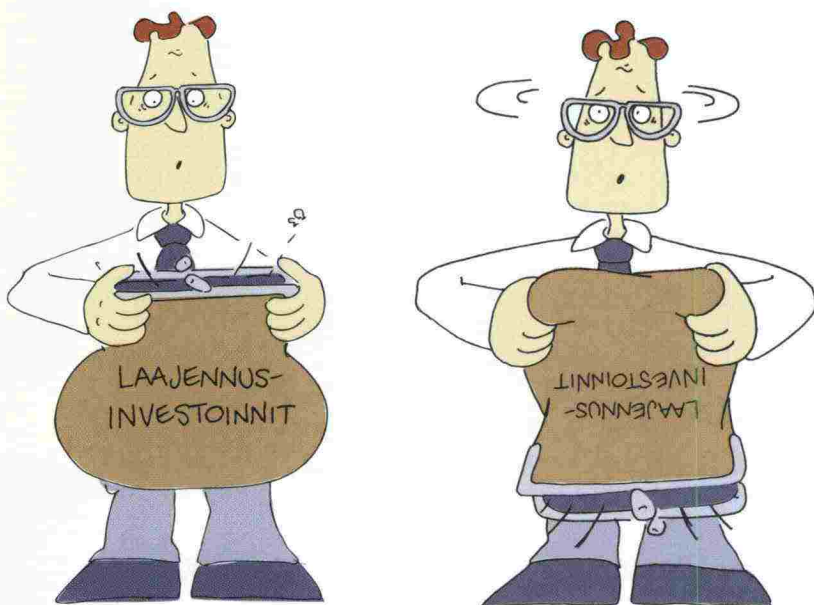
*) Lukuihin ei sisälly hallinnon eikä keskitettyjen Ptp-erillishankeohjelmien rahoitus

4.2 Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2010

Seuraavassa on esitetty perustienpidon tuoteryhmittäin ehdotus siitä, miten Kaakkois-Suomen tiepiirissä tienpitoa seuraavalla 10-vuotiskaudella hoidetaan ja mitkä ovat valittujen linjausten vaikutukset.

Suunnitelma on laadittu nykyiseen rahoitustasoon, eli oletuksena on, että rahaa perustienpitoon saadaan noin 55 - 60 milj. euroa (330 - 360 Mmk) vuodessa.

Jokaiseen tuoteryhmään voitaisiin hyvin perustella lisäpanostusta. Rahallista liikkumavaraa ei ole. Mikäli johonkin lisätään, on vastaavasti toisaalla tehtävä vähennyksiä. Koska hoito tulee pitää hyvällä tasolla ja panostusta tulee lisätä erityisesti ylläpitoon, on valittu toimintalinja hoidettavissa vain laajennusinvestointeja karsimalla. Nykymeno johtaakin ennen pitkää siihen, että laajennusinvestointien rahoitus lähenee nollaa.



Hoito

Tieverkon hoito pidetään tulevilla kymmenvuotiskaudella vähintään nykyisellä tasolla.

Talvihoito

- lumen ja sohjon poisto
- liukkauden torjunta
- lumipolanteen tasaus
- em. toimia avustavat toimet, mm. aurasviitoitus jääteiden hoito

Talvihoidossa nykyinen rahoitustaso, noin 12 milj. euroa (70 Mmk)/vuosi, säilytetään ja hoidossa noudatetaan valtakunnallisten laatuvaatimusten edellyttämiä menettelyjä paikallisten tarpeiden ja olosuhteiden mukaan.

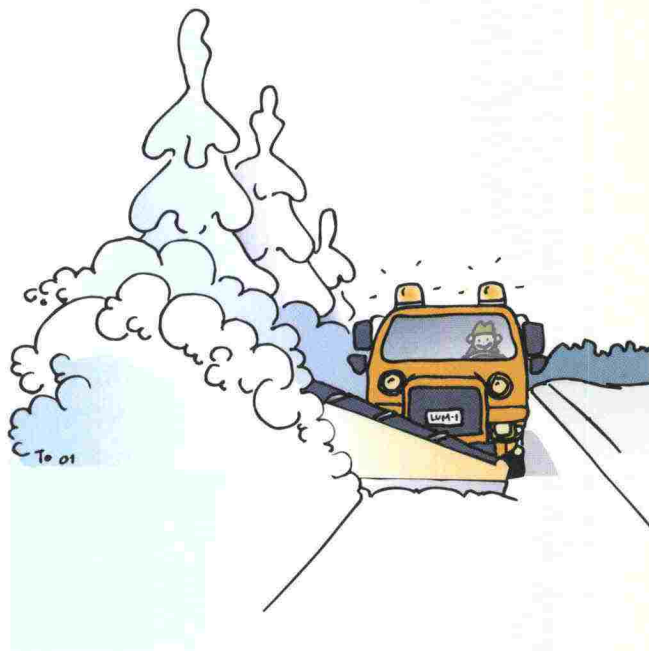
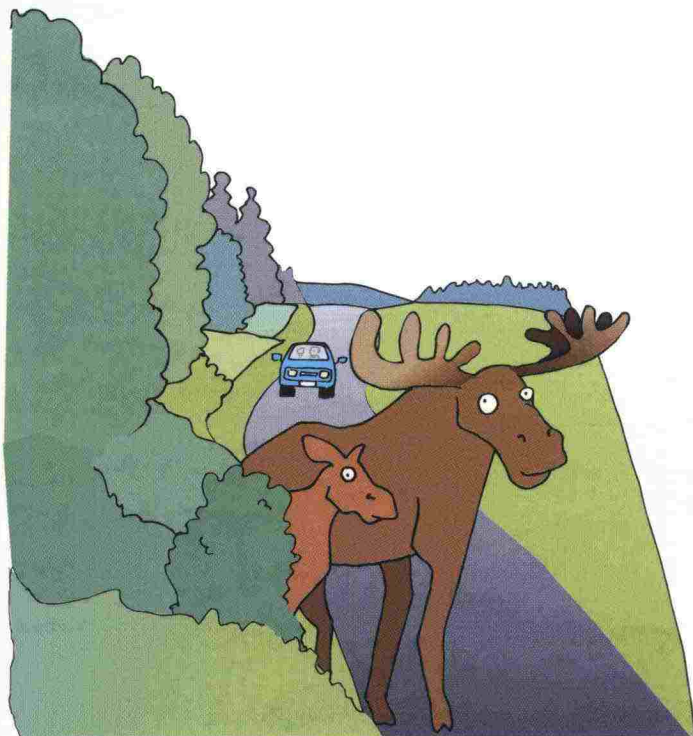
Tiestön hoitotaso pyritään pitämään tienkäyttäjän kannalta yhtenäisenä tieverkollisilla yhteysväleillä sovittamalla hoitorajat liikenteen kannalta loogisiin paikkoihin. Raskaan liikenteen määrä ja rooli sekä joukkoliikenteen reitit huomioidaan hoitotasossa. Asiakkaiden tarpeista lähtevää ”täsmähoitoa” laajennetaan tarpeen mukaan. Ajankohtina, jolloin tiestöllä on normaalia selvästi enemmän liikennettä ja liikenteen luonne poikkeaa tavanomaisesta, varmistetaan hyvä hoitotaso, eli ns. ”juhla-pyhälaatu”.

Päätteiden vilkkaimilla osuuksilla talvihoidon tasoa parannetaan ja taso pyritään vakioimaan samalle tasolle ympäri vuorokauden. Vähä-liikenteiselläkin tiestöllä taataan peruspalvelut, joka mahdollistaa ympärivuorokautisen liikkumisen.

Raja-asemien hoitotasoa nostetaan nykyisestä.

Hoidon laatutasotavoitteena on, ettei talven liikenneturvallisuusriski ole korkeampi kuin muina vuodenaikoina.

Pohjavesiriskiä pienennetään vähentämällä paikallisesti suolausta herkillä pohjavesialueilla. Muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä suolauksen vähentämiseksi lisätään.



Kevyen liikenteen väylien talvihoitoa tehostetaan vilkkaimilla reiteillä.

Valittu talvihoidon toimintalinja merkitsee mm. sitä, että liikenneturvallisuus, hyvät liikkumisolosuhteet ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset voidaan turvata jossain määrin nykyistä paremmin sekä alemmalla että päätieverkolla. Talvihoidon ympäristöhaitat eivät lisäänty.

Liikenneympäristön hoito

- tie-, levähdys- ja liitännäisalueiden puhtaanapito
- vihertyöt
- tievalaistuksen hoito
- muuttuvien ja kiinteiden liikenteen ohjauslaitteiden (liikennemerkkit ja opasteet) hoito
- tiemerkintöjen tekeminen ja uusiminen muulloin kuin päällystämisen tai investointien yhteydessä

Liikenneympäristön hoitoon käytetään tiepiirissä nykytasolla noin 6 milj. euroa (34 Mmk)/vuosi. Jatkossa panostusta lisätään 0,5 - 0,7 milj. euroa (3 - 4 Mmk)/vuosi.

Lisäpanostuksesta huolimatta viherhoitoluokitusta eli hoidettavien alueiden laatutasoa joudutaan tarkistamaan. Lisäpanostus kuitenkin mahdollistaa, että vihertöissä ja puhtaanapidossa pystytään laatuvaatimukset toteuttamaan. Viherhoidossa suositetaan luonnonmukaisia menetelmiä. Huonokuntoisia liikenne- ja opastusmerkkejä uusitaan nykyistä enemmän ja tiemerkinnät pidetään tiepiiriin merkintäpolitiikan mukaisina. Hirvialueiden raivausta tehostetaan.

Raja-asemilla liikenneympäristön hoitotaso pidetään korkeana ja levähdys- ja pysäköintialueiden viihtyisyyttä ja siisteyttä lisätään yhteistyössä yksityisten yritysten kanssa.

Liikenneympäristön hoidon lisäpanostuksella on myönteinen vaikutus erityisesti liikenneturvallisuuteen ja ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen.

Rakenteiden ja laitteiden hoito

- päällysteiden paikkaus
- kuivatusjärjestelmän ja pohjavesisuojausten hoito
- kaiteiden, aitojen, pysäkkikatosten, meluesteiden, reunapaalujen, kivetysten ja levähdys-alueiden kalusteiden pienet vaurioiden korjaukset
- siltojen hoito kuten pesu ja puhdistukset

Nykyinen rahoitustaso on noin 1,5 milj. euroa (9 Mmk)/vuosi, jossa on tavoitteista jouduttu tinkimään. Jatkossa rahoitusta lisätään 0,2 - 0,3 milj. eurolla (1 - 2 miljoonalla markalla) vuodessa, jotta tavoitteisiin päästäisiin.

Liikkujan kannalta sekä ajoneuvo- että kevyen liikenteen ajomukavuus ja turvallisuus paranevat ja tieympäristön rakenteet ovat kunnossa ja ryhdissä. Päällystevaurioiden väheneminen vaikuttaa myös siihen, että kuljetettavien lastien vahingot vähenevät.

Sorateiden hoito

- pinnan tasaus
- paikkaaminen
- sorastus (=kulutuskerroksen lisäys)
- pölynsidonta
- sorateiden kelirikon hoitotyöt

Sorateiden hoidon nykyinen rahoitustaso on noin 3,5 milj. euroa (21 Mmk)/vuosi. Rahoitustaso säilytetään vähintään nykyisellään ja tiet pidetään liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Sorateiden tasaisuutta parannetaan elinkeinoelämän kannalta keskeisillä kuljetusreiteillä.

Tasaisuuden parantaminen vähentää tiestöstä aiheutuvia äänihaittoja, jolloin kuljetusvaurioiden riskit pienenevät ja ajomukavuus paranee. Myös liikenneturvallisuuteen toimenpiteillä on myönteinen vaikutus.



YLLÄPITO

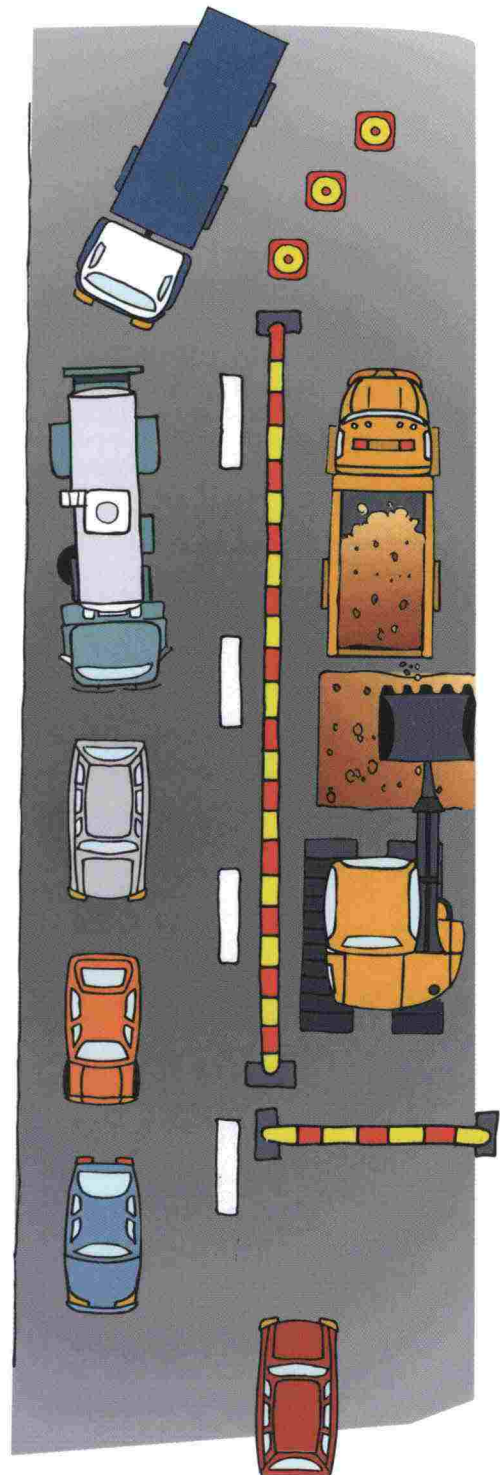
Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus varmistetaan lisäämällä panostusta tiestön kunnon ja rakenteiden ylläpitoon.

Päällysteiden ylläpito ja korvausinvestoinnit

- uudelleen päällystäminen
- pintaukset (ml. SOP)
- ohjelmoidut koneelliset paikkaukset
- urien poisto hienojyrsinnällä
- päällysteen reunan täyttö soralla
- vähäisten painumien oikaisu.
- sorateiden runkokelirikkorjaukset
- kuntosyistä tehtävä päällystetyn tien rakenteen parantaminen ja vahvistaminen ml. niihin liittyvä päällystäminen
- kuntosyistä tehtävä sillan peruskorjaus ja uusiminen.

Nykyinen rahoitustaso on noin 9,6 milj. euroa (57 Mmk)/vuosi. Tilanne vuodesta 1994, jolloin rahoitus oli 18,2 milj. euroa (108 Mmk), on muuttunut radikaalisti. Kuntotavoite on kuitenkin saavutettu kevyin tien rakennetta rasittamattomin toimenpitein. Jatkossa riittävän tason saavuttamiseksi panostuksia joudutaan lisäämään huomattavasti, mikä rahassa merkitsee noin kahden miljoonan euron (yli kymmenen miljoonan markan) lisäystä vuodessa.

Lisäpanostuksella vähennetään päällystettyjen teiden pintakunnon huonojen osuuksien määrää ja lisätään tien rakenteen kuntosyistä tehtäviä korjauksia.



Päällysteiden osalta erityistä huomiota kiinnitetään pääteihin, elinkeinoelämälle ja joukkoliikenteelle tärkeisiin muihin tiejaksoihin sekä kevyen liikenteen väyliin. Sorateiden pintauksia (SOP) korvataan kestävämmillä päällysteillä ja vähäliikenteisimpien SOP-teiden muuttamista sorapintaisiksi jatketaan tapauskohtaisesti harkiten.

Lisäsatsauksilla voidaan parantaa erityisesti kevyen ja raskaan liikenteen olosuhteita. Myös liikenneturvallisuuteen, ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen, joukkoliikenteen olosuhteisiin, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin sekä alueelliseen ja sosiaaliseen tasa-arvoon lisäpanostuksella on myönteinen vaikutus.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpito

- tien sivuojen, salaojen ja rumpujen korjaukset ja uusiminen
- tierakenteiden ja siltojen yksittäisten vaurioiden kunnossapitoluonteiset korjaukset
- kiinteiden liikenteen ohjauslaitteiden, valaistuksen, kaiteiden, aitojen, kiveysten sekä levähdysalueiden varusteiden ja laitteiden ohjelmoitu uusiminen.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpitoon tiepiiri käyttää nykyisin noin 2,2 milj. euroa (13 Mmk) vuodessa. Kunnostuksen viivästyminen on viime vuosina kuitenkin johtanut siihen, että ongelmat alkavat kasaantua. Panostusta jatkossa lisätäänkin noin 0,5 - 0,7 milj. euroa (3 - 4 Mmk)/vuosi.

Lisäpanostuksella kunnostus- ja uusimistyöt, kuten kuivatusjärjestelmien, kaiteiden ja siltojen korjaukset tehdään mahdollisimman pian vaurioiden ilmaannuttua, jotta uusia seurausvaurioita ei enää syntyisi.

Erityisesti kaiteiden uusiminen, on liikenneturvallisuuden kannalta tehokas toimenpide. Myös muut korjaustoimenpiteet edistävät liikenneturvallisuutta, lisäävät ajomukavuutta ja parantavat kuljetusolosuhteita.

Runkokelirikon poisto

Nykyinen rahoitustaso on noin 1 milj. euroa (6 Mmk)/vuosi. Jatkossa runkokelirikkoisia sorateita korjataan vuosittain noin 0,2 - 0,3 milj. eurolla (1 - 2 miljoonalla markalla) aiempaa enemmän.

Toimenpiteenä on kelirikon aiheuttamien vauriokohteiden korjaus ns. keskiraskaalla korjaustavalla. Tien tasaukseen ja linjaukseen ei puututa ja soratie pysyy soratienä. Korjauksia voidaan suorittaa myös vähäliikenteisillä kaikkein heikommassa kunnossa olevilla, esimerkiksi puunoton kannalta tärkeillä teillä.

Lisäpanostus tuo myönteisiä vaikutuksia lähes kaikilla tavoiteltavilla vaikutusalueilla. Esimerkiksi liikenneturvallisuuden kannalta tasalaatuinen tie ei aiheuta yllätyksiä. Ympäristön kannalta kielteistä on, että mursketarve lisääntyy.

Sillat

Kuntosyistä tehtäviin siltojen peruskorjauksiin ja uusimisiin tiepiiri käyttää nykyisin noin 11,2 milj. euroa (7 Mmk)/vuosi. Sillan peruskorjauksessa vaurioituneet ja kuluneet sillan ja siltapaikan rakenteet korjataan tai uusitaan alkuperäisen veroiseksi.

Tiepiirin alueella huonokuntoisten siltojen osuus on kasvanut kuitenkin koko ajan, sillä siltoja ei ole kyetty hoitamaan riittävästi.

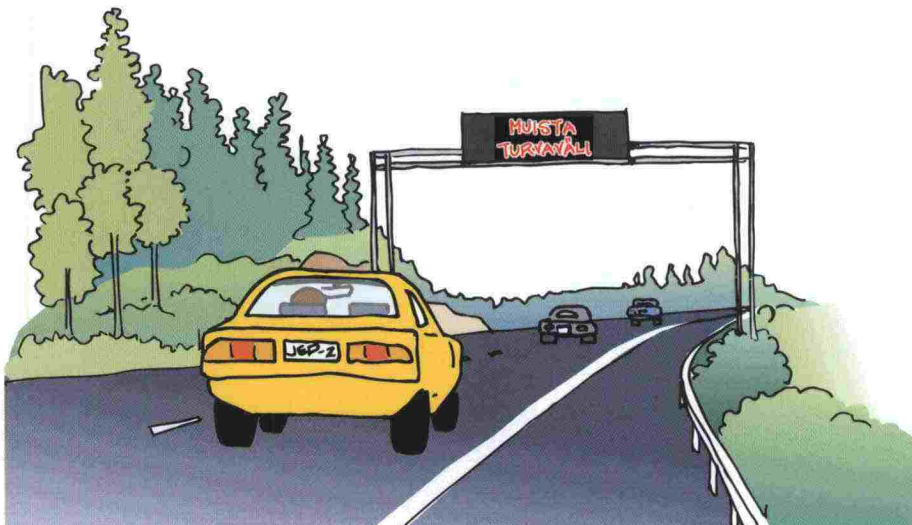
Liikenneturvallisuuden takaaminen ja siltojen arvon säilyminen on siltojen kunnossapidon tärkein päämäärä. Jatkossa rahoitusta nostetaankin noin 1,5 - kertaiseksi, jotta tilanne saataisiin hallintaan eikä lisäongelmia syntyisi.

LIIKENTEEN HALLINTA

Liikenteen hallinnalla pyritään erityisesti liikenneturvallisuuden parantamiseen sekä matkustamisen ja kuljetusten varmuuden ja sujuvuuden turvaamiseen. Liikenteen hallinta täydentää ja korvaa tienpidon raskaampia investointeja ja on tulevaisuudessa yhä oleellisempi osa liikenneinfrastruktuuria.

Liikenteen hallinta -tuotteen vuotuinen nykyrahoitus on noin 0,8 milj. euroa (5 Mmk). Jatkossa alkuvuosina rahoitus säilyy vähintään samalla tasolla. Suunnitelmakauden loppupuolella panostus on lähes kaksinkertainen. Näin kyetään nykyinen järjestelmä ylläpitämään ja kehittämään sitä vähitellen. Lisäksi eri tiehankkeiden suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä varaudutaan telematiikkaratkaisuihin.

Liikenteen hallinnan toimenpiteillä on mahdollisuus vaikuttaa myönteisesti useimpiin tienpidolla tavoiteltaviin vaikutusalueisiin – liikenteen sujuvuus ja turvallisuus, häiriöiden hallinta, pohjavesien suojaus, meluntorjunta.



LAAJENNUSINVESTOINNIT

- tien leventäminen tai suuntauksen parantaminen
- kevyen liikenteen väylän, eritasoliittymän, ohitus-, tai lisäkaistan rakentaminen
- sillan uusiminen selvästi parempaan tasoon
- lisäkaistan rakentaminen
- tien leventäminen
- soratien päällystäminen
- liittymäjärjestely
- taajamajärjestely
- valaistuksen rakentaminen
- melusuojauksen rakentaminen
- pohjaveden suojauksen rakentaminen
- pitkän riista-aidan rakentaminen
- tieympäristön pehmentäminen

Laajennusinvestointien nykyinen rahoitustaso on noin 6,7 milj. euroa (40 Mmk)/vuosi.

Koska panostaminen hoitoon ja ylläpitoon edellyttää niissä tuotteissa huomattavaa lisärahoitusta, eikä perustienpidon kokonaisrahoituksessa ole odotettavissa ainakaan kasvua, joudutaan lisäykset korvaamaan laajennusinvestointeja karsimalla. Supistukset ovat vuositasolla vähintään 3 - 4 milj. euroa (n. 20 miljoonaa markkaa) ja pahimmillaan laajennusinvestointien taso alkaa läheta nollaa.

Rahoituksen vähentyminen merkitsee sitä, että toteuttamaan kyetään vain hyvin harvat ja valitut hankkeet, kuten pahimmat kevyen liikenteen väyläpuutteet, riskialtimpien liittymien parannukset, akuuteimmat melu- ja pohjavesisuojaus sekä kaikkein kiireellisimmät ohituskaistat - näistäkin vain 2 - 4 hanketta vuodessa.



Investoinneista karsimisen vaikutukset ovat kielteisiä kaikilla tavoiteltavilla vaikutusalueilla.

UUSINVESTOINNIT

- uuden tieyhteyden rakentaminen
- uuden sillan rakentaminen
- tunneliyhteyden rakentaminen
- lossin korvaaminen sillalla.



Uusininvestoinnit perustiepidon rahoituksella

Nykyinen perustienpidon uusinvestointien, esimerkiksi uuden tieyhteyden rakentamisen rahoitus on vajaat 2 milj. euroa (n. 10 Mmk)/vuosi. Tiepiirin alueella on runsaasti "pakollisluonteisia" hankkeita, kuten muutaman lossin korvaaminen sillalla ja osin EU -rahoituksella toteutettavat tiejaksot valtatiellä 6, joista ei oikein voi tinkiä. Lossien korvaaminen silloilla riippuu siitä jatkataanko valtakunnallista Lossi -ohjelmaa. Pakollisten lisäksi olisi lukuisa määrä varsin tärkeitä ja perusteltuja hankkeita, jotka jäävät toteuttamatta.

Uusininvestointien toteutettavien toimenpiteiden vaikutukset ovat arvioitavissa lähinnä hankkeittain, mutta yleensä ensisijaisesti tavoiteltavin vaikutus on liikenneturvallisuus ja sujuvuus.

Uusininvestoinnit kokonaisrahoituksella

Isot uusinvestointikohteet ovat hankekohtaisen erillisrahoituksen varassa. Ne käsitellään ja niistä päätetään hankekohtaisesti. Tiepiirin ja maakunnan odotusten osalta tällä hetkellä Tiehallinnon TTS:n 2003 - 2006 kehittämisinvestointien ensimmäisessä hankkekorissa (Kehittämisinvestoinnit lähivuosina) ovat:

- Vt 5, Joroinen - Varkaus
- Vt 14, Savonlinnan kohta
- Vt 6, Lappeenranta - Imatra
- Nuijamaan raja-asema.

Haminan kohta tultaneen ottamaan ohjelmaan, kun se saa kaavallisen valmiuden.

Toisessa hankkekorissa (Vuoden 2006 jälkeen aloitettavia kehittämissankkeita) Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen kehittämishankkeena on:

- vt 15, Kotkan sisääntulotien järjestelyt

HANKESUUNNITTELU

Tiesuunnittelussa määritetään tiealue, tekniset ratkaisut ja kustannukset. Hyväksytty tiesuunnitelma antaa oikeuden alueiden haltuunottoon ja tien tekemiseen.

Rakennussuunnittelu kuuluu tien rakennusvaiheeseen ja se sisältää rakentamisessa tarvittavien yksityiskohtaisten työpiirustusten ja laatuvaatimusten laatimisen.

Hankesuunnittelun rahoitustaso on noin vajaat 2 milj.euroa (n. 10 Mmk)/vuosi. Määrärahasta voidaan jatkossa hieman tinkiä. Tinkimisestä huolimatta suunnitteluvalmius tiepiirissä säilyy hyvällä tasolla.

ESISUUNNITTELU

- liikennejärjestelmäsuunnittelu
- esisuunnittelu
- yleissuunnittelu.

Esisuunnittelun määrärahat ovat pysyneet viime vuosina melko tasaisesti vajaan 1 milj. euron (n. 5 Mmk:n) tasolla. Määrärahojen karsimiseen ei ole juurikaan mahdollisuutta.

Suunnittelun kautta saavutettavat vaikutukset ovat välillisiä ja pääsääntöisesti ohjauskysymys (hankevalinnat). Varsinaiset vaikutukset realisoituvat vasta kun hanke on toteutettu.

4.3 Yhteenveto

Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon toimintalinjojen peruslähdekohtana seuraavalla 10 -vuotiskaudella on valtakunnallisten tienpidon linjausten mukaisesti:

Tieverkon hoito pidetään nykytasolla pienin täsmähoitolisäyksin ja panostusta lisätään ylläpitoon tieverkon (tiet ja sillat) kunnon säilyttämiseksi. Erityisen korkealla kaikessa toiminnassa on liikenneturvallisuus.

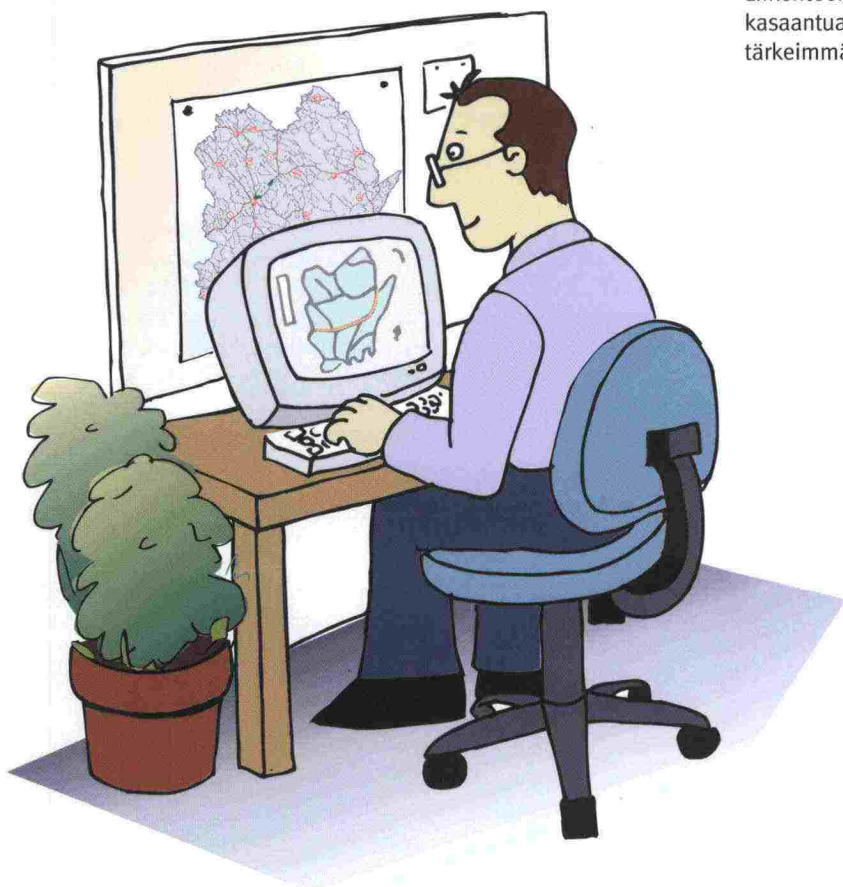
Oletuksena on, että perustienpidon rahoitustaso ei nouse, vaan rahoitus pysyy noin 55 - 60 milj. euron (n. 330 - 360 Mmk:n) vuotuisella tasolla.

Valittu toimintalinja hoidettavissa laajennusinvestointeja karsimalla.

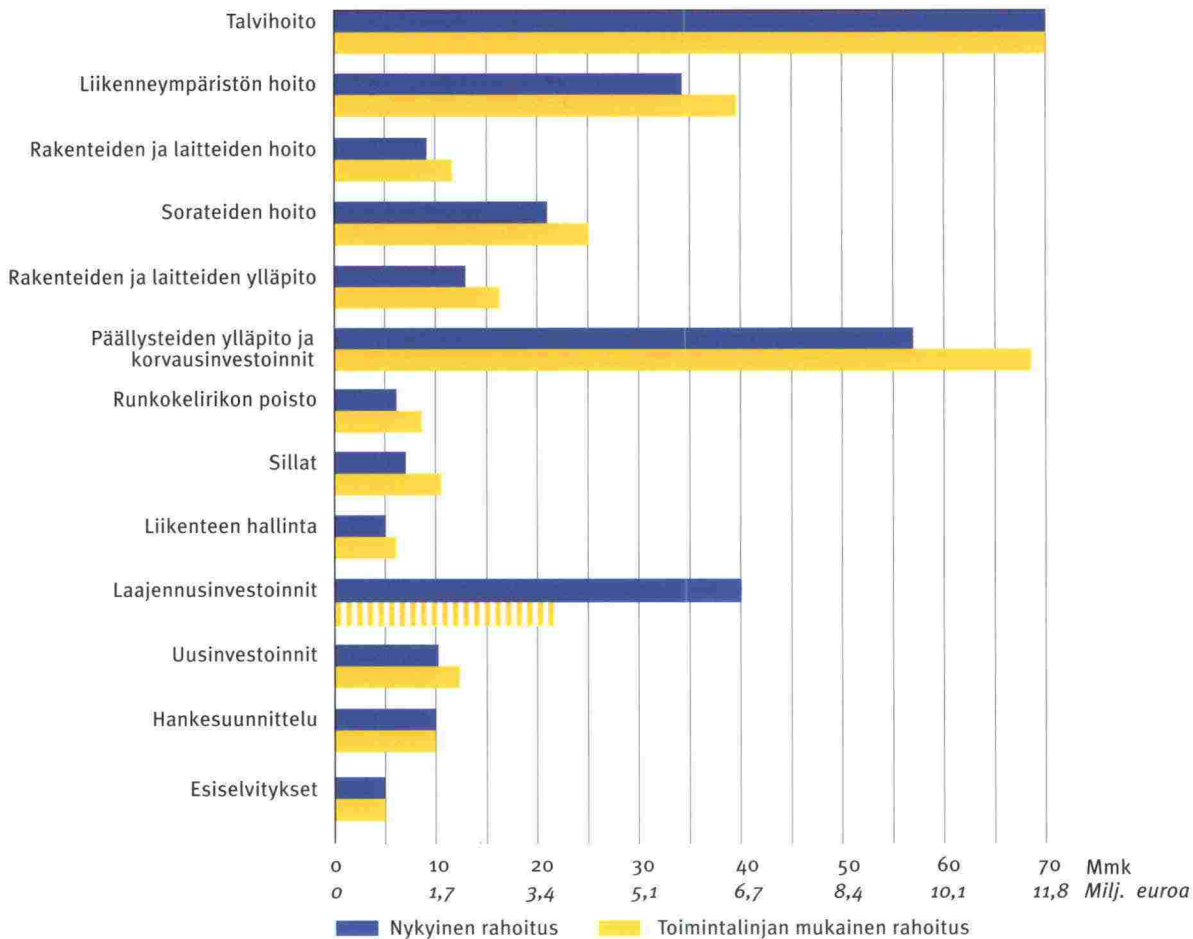
Valittu toimintalinja merkitsee, että hoidon taso pysyy pääosin nykyisellään ja tieverkon ja siltojen kunnon heikkeneminen pysäytetään. Investoinneista vain akuuteimmat voidaan hoitaa. Näin ollen alueen odotuksiin pystytään vastaamaan investointien osalta vain pieneltä osin. Isot investoinnit ovat hankekohtaisen erillirahoituksen varassa. Ne käsitellään ja niistä päätetään hankekohtaisesti.

Vaikka liikenneturvallisuus on korkealla prioriteetissa, ei valtakunnallisia tavoitteita kyetä tukemaan riittävästi. Liikenneturvallisuutta joudutaan hoitamaan pienin toimenpitein ja nopeusrajoituksia alentamalla mikä edellyttää muutoksia valtakunnalliseen nopeusrajoituspolitiikkaan.

Liikenteen sujuvuustavoitteita ei saavuteta ja ongelmat alkavat kasaantua. Liikenteen ympäristöhaitoista hoidetaan vain kaikkein tärkeimmät pohjavesisuojaus ja akuuteimmat meluongelmat.



RAHOITUKSEN MUUTOS TUOTERYHMITÄIN



5. TIENPIDON SUUNNITELMASTA ANNETUT LAUSUNNOT, NIIDEN SISÄLTÖ JA VAIKUTUKSET

Tienpidon suunnitelmasta pyydettiin luonnosvaiheessa lausunnot alueen maakunnallisilta liitoilta, lääninhallituksilta, ympäristökeskuksilta, TE-Keskuksilta, kauppakamareilta, Ratahallintokeskukselta, Liikenneturvalta ja kahdelta kuljetusyrittäjien edustajalta (SKAL Järvi-Savo ry ja Kaakkois-Suomen kuljetusyrittäjät ry). Yhteensä 17 lausuntopyyntöä lausuntoja annettiin 15. Näistä useimmissa ilmoitettiin, että lausunnonantajalla ei ole suunnitelman suhteen huomautettavaa, vaikkakin samalla usein esitettiin huoli tienpidon määrärahojen supistumisesta.

Määrärahojen supistumisen ohella muina merkittävimpiä asioina lausunnoissa nostettiin esille alueellisen yhteistyön lisäämisen merkitys sekä esitettyä parempi maakuntien toiveiden huomioiminen ja tienpidon sitominen valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Myös huoli liikenneturvallisuuden kehi-

tyksestä, laadukkaasta ympäristöstä sekä joukko- ja kevytliikenteen asemasta sai huomiota. Kommentteja tuli myös suunnitelmassa esitettyjen yksittäisten tarkastelujen sisällöstä, esitystavoista ja oletetuista asiavirheistä.

Lausuntojen perusteella suunnitelman asiavirheet korjattiin ja sitä täydennettiin mm. alueen liikenteen erityispiirteiden osalta. Itse tienpidon linjausten tarkistuksiin ei lausuntojen perusteella katsottu olevan tarvetta.

Kaakkois-Suomen tiepiiri haluaa kuitenkin korostaa, että esitetyt kannanotot tullaan jatkossa kokonaisuudessaan huomioimaan tiepiirin työssä ja tienpidon lyhyen ja pitkän ajan linjauksissa. Esimerkiksi alueellisen yhteistyön lisääminen sekä maakuntien toiveet ja tavoitteet otetaan välittömästi huomioon mm. alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laadittaessa.

Kaikkien lausunnonantajien tiedostaman perusongelman, määrärahojen niukkuuden, korjaaminen vaatii Tienpidon suunnitelmaa mittavampia kannanottoja ja laajaa yhteiskunnallista keskustelua.